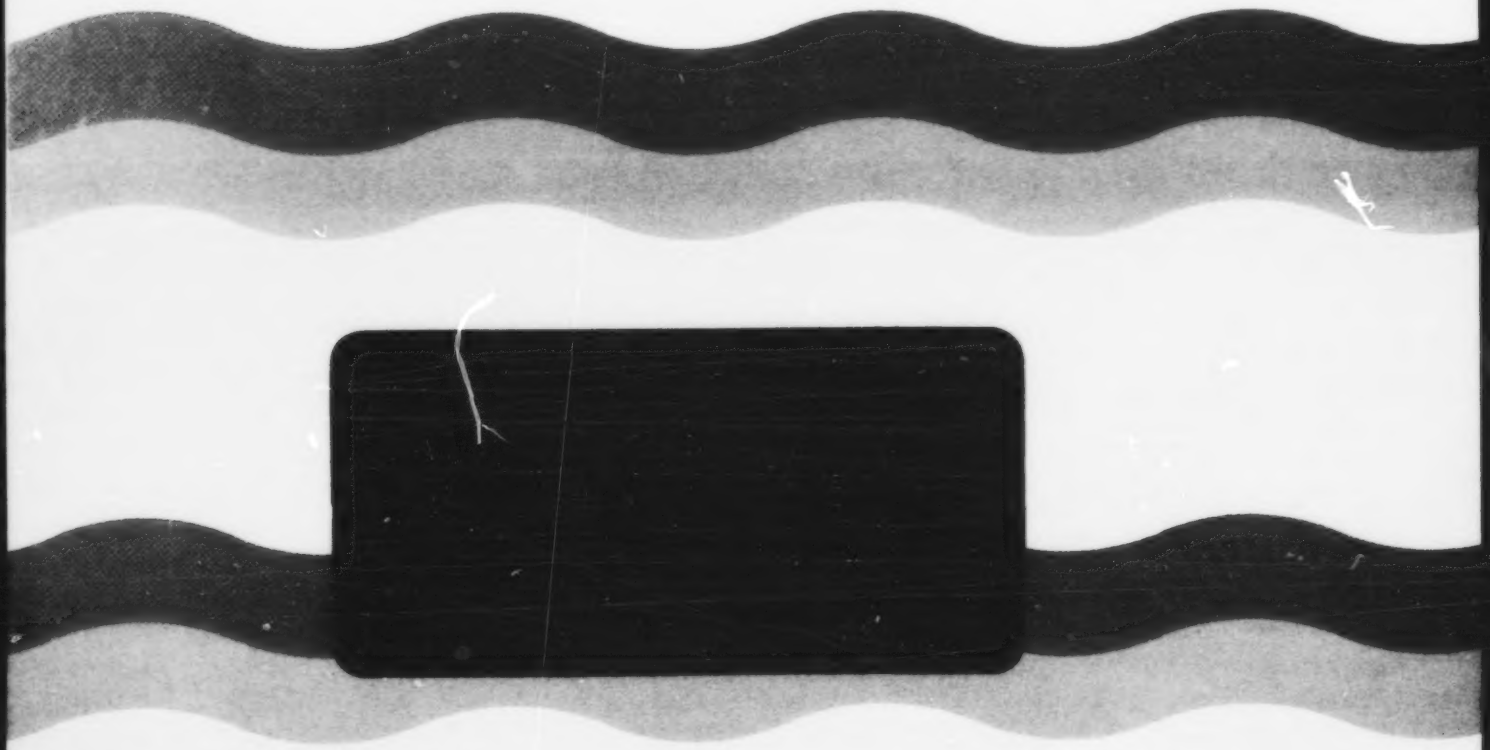
Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes



Canada

90-04824/

This publication is also available in English.

BATEAUX DE PÊCHE

Résumés des Rapports d'investigation sur les sinistres maritimes

Publication N° 10 AVRIL 1990

Résumés des accidents et sinistres maritimes de bateaux de pêche

Cette publication, publiée trois fois par année, donne un abrégé des rapports d'investigation sur les accidents/sinistres maritimes concernant les bateaux de pêche qui furent l'objet d'une enquête par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Une autre publication traitera des bateaux de pêche.

Nota :

1. Un glossaire des termes et des abréviations employés se trouve à la fin de cette publication.

2. À moins d'indication contraire, l'heure mentionnée dans cette publication est l'heure locale.

3. À moins d'indication contraire, tous les Règlements mentionnés dans cette publication ont été élaborés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

4 À moins d'indication contraire, tous les bateaux mentionnés dans la présente publication sont canadiens.

Les rapports complets des résumés ci-inclus pourront être obtenus en vous adressant au:

Directeur
Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
Suite 800
110, rue O'connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Les lecteurs doivent se rappeler que puisque cette publication et les rapports d'investigation distribués par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes sont publiés à des fins de prévention des accidents seulement, ils ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Leur contenu peut être insuffisant et trompeur s'il est utilisé à d'autres fins et ne peut servir de preuve dans quelle que procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent d'un accident décrit dans la présente publication. Les déclarations, les opinions et les constatations dans les rapports et les résumés appartiennent uniquement à la division des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part de Sa Majesté le chef du Canada ou en son nom.

TABLES DES MATIÈRES

			Page
1.	"MELISSA S"/ "STEPHANIE JOY III"	Abordage	1
2.	"SILVER ICE"	Perte par-dessus bord d'un membre d'équipage	4
3.	"ANNETTE MARIE"	Incendie et naufrage	8
4.	"SAMSON"	Mort d'un travailleur d'une aquaculture	12
5.	"CFV 130409"	Perte par-dessus bord de l'opérateur	16
6.	"BONNIE GIRL"	Envahissement et naufrage	19
7.	"SHANE II"/ "SECOND CHANCE '83"	Abordage	22
8.	"CHAD M"	Perte par-dessus bord de l'opérateur	26
9.	"MYSTIC WIND"	Perte par-dessus bord de l'épouse de l'opérateur	30
10.	"CONNIE AND CYNTHIA"/ "SEVEN KINGS III"	Abordage	34
11.	"ATLANTIC SHAKER"	Incendie et perte totale	38
12.	"WEST AWAY"	Chavirement et naufrage	42
13.	"OCEAN SELECTOR"/ "E.J. SAFARIK"	Abordage	46
14.	"LE DANY-CINDY"	Incendie et naufrage	50
15.	"PAUL MAURICE"	Incendie et naufrage	53
16.	"MARCY & SISTERS"/ "BACCALIEU CHALLENGER"	Abordage	56
17.	"WAYNE & DOROTHY"/ "WANDA MARIE"	Abordage	60
18.	"DÉRALD JONES No 3"	Chavirement entraînant la perte d'une vie	64

"MELISSA S"/"STEPHANIE JOY III"

Abordage, au large de la côte Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, le 20 mars 1989.

Résumé

Le bateau de pêche au homard de 13 tjb en plastique renforcé mesurant 10,42 m de long immatriculé au Canada "MELISSA S" est doté d'un réflecteur radar passif. Son équipement de navigation comprend un radar, un sondeur à écho, un Loran C, un radiotéléphone VHF et un compas magnétique. Le bateau appareille de Bear Point (N.-É.) à 05h15 le 20 mars 1989 en direction des lieux de pêche à environ 18 M au Sud-Ouest avec trois membres d'équipage et près de 120 casiers à homard sur le pont coffre à l'arrière. L'opérateur assume la gouverne du bateau et un matelot maintient la veille.

À l'aube, les vents sont calmes, la mer est belle et la visibilité est illimitée. Il semble que le bateau montre ses lumières de navigation et se dirige vers le Sud-Ouest à une vitesse économique de 6 kn.

Environ 30 minutes plus tard, le matelot avise l'opérateur qu'un autre bateau, plus tard identifié comme étant le "STEPHANIE JOY III", se trouve près de l'arrière, à quelque 10 m sur bâbord, ce dernier étant un bateau qui en rattrape un autre. La vitesse du "MELISSA S" est augmentée en vue d'essayer de passer devant mais cette mesure est prise trop tard et les deux bateaux sont impliqués dans un abordage. L'étrave du "STEPHANIE JOY III" touche le "MELISSA S" sur les trois quarts de sa longueur côté bâbord à partir de l'avant. La force de l'impact fait virer le "MELISSA S" à gauche, ce qui permet au "STEPHANIE JOY III" de continuer au-delà de l'arrière de ce dernier. Craignant que sa coque ne soit perforée et que le bateau ne coule, tous les casiers à homard sont jetés à la mer.

"STEPHANIE JOY III"

Le bateau de pêche au homard en plastique renforcé de 27 tjb mesurant 11,09 m "STEPHANIE JOY III" est doté d'un réflecteur radar passif. Son équipement de navigation comprend un radar, un sondeur à écho, un Loran C, un radiotéléphone VHF ainsi qu'un compas magnétique. Le bateau appareille de West Head (N.-É.) à 05h10 le 20 mars 1989 en direction des lieux de pêche à environ 16 M à l'Ouest avec deux membres d'équipage. Le bateau se dirige vers l'Ouest à une vitesse économique de 8 kn; le patron est seul dans la timonerie, le matelot préparant l'appâtage sur le pont-coffre à l'arrière. Environ 20 minutes plus tard, il est impliqué dans un abordage avec le "MELISSA S".

Événements qui ont suivi l'abordage

Les deux bateaux sont stoppés après l'abordage; on évalue leurs avaries, on échange des renseignements puis les deux bateaux se dirigent vers Bear Point. Le "MELISSA S" subit des avaries évaluées à 500$ tandis que l'autre bateau n'a que des égratignures. Il n'y a eu aucune blessure ni pollution suite à l'abordage.

Constatations

Le "STEPHANIE JOY III" et le "MELISSA S" se sont abordés au large de l'île Cape Sable (N.-É.) par beau temps et bonne visibilité durant les heures de noirceur tandis que le "STEPHANIE JOY III" rattrapait le "MELISSA S".

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

"MELISSA S"

- N'a pas utilisé le radar dans le but de prendre connaissance et de déterminer s'il y avait un risque d'abordage;

- n'a pas maintenu de veille appropriée en ce sens que l'approche du "STEPHANIE JOY III" n'a pas été détectée suffisamment à temps pour éviter le risque d'abordage.

"STEPHANIE JOY III"

- N'a pas utilisé le radar dans le but de prendre connaissance et de déterminer s'il y avait un risque d'abordage;

- n'a pas maintenu une veille appropriée en ce sens que la responsabilité des tâches de la veille occupait entièrement la personne dans la timonerie qui s'y trouvait seule;

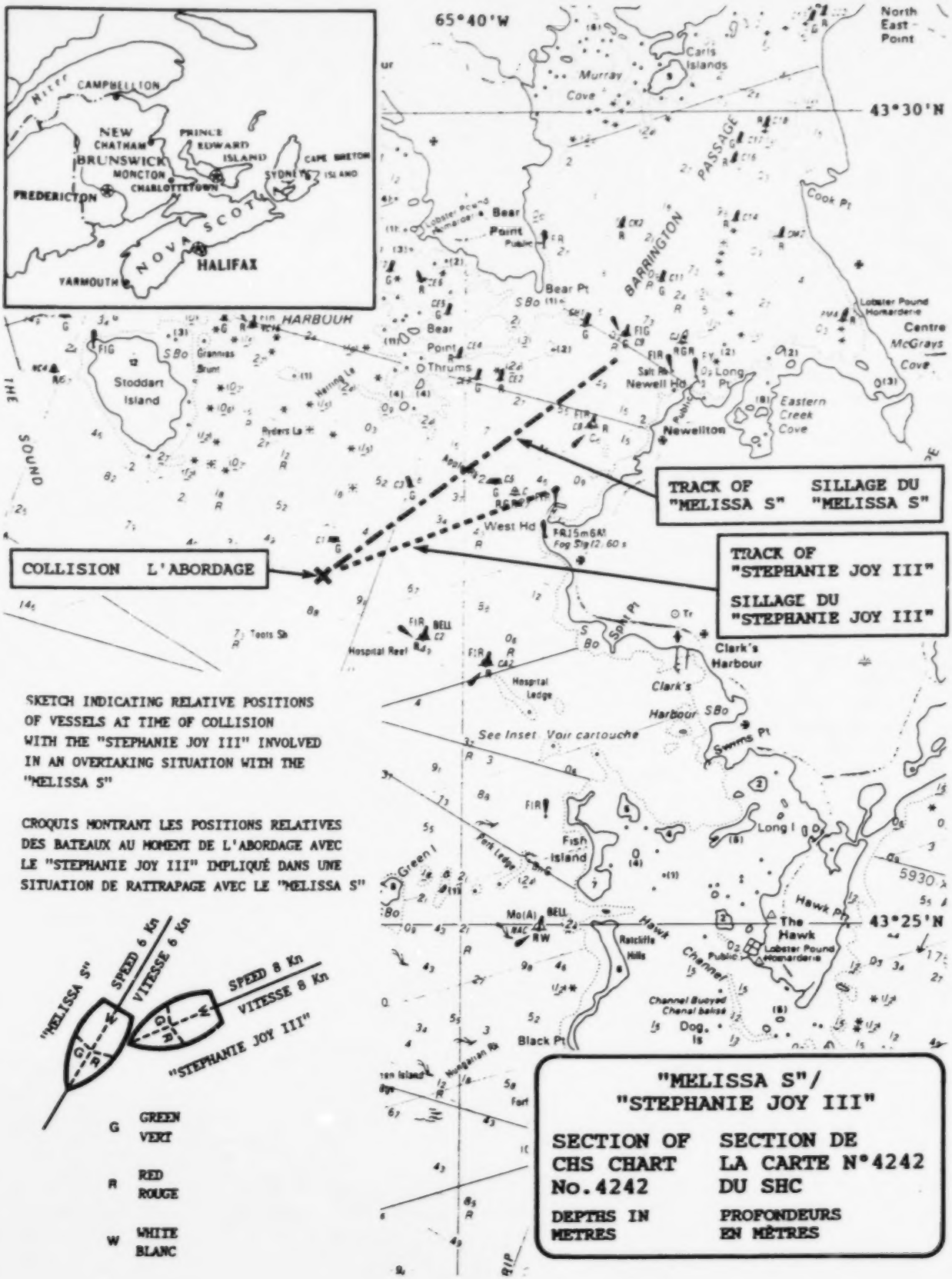
- n'a pas utilisé le matelot en tant que vigie;

- n'a pas pris les mesures appropriées pour éviter l'abordage.

Autres constatations

Le "MELISSA S" ne s'est pas assuré que ses feux de navigation étaient visibles de manière adéquate après avoir quitté le port.

Aucun des deux bateaux ne transportait une copie du Code des procédures et pratiques nautiques.



SKETCH INDICATING RELATIVE POSITIONS OF VESSELS AT TIME OF COLLISION WITH THE "STEPHANIE JOY III" INVOLVED IN AN OVERTAKING SITUATION WITH THE "MELISSA S"

CROQUIS MONTRANT LES POSITIONS RELATIVES DES BATEAUX AU MOMENT DE L'ABORDAGE AVEC LE "STEPHANIE JOY III" IMPLIQUÉ DANS UNE SITUATION DE RATTRAPAGE AVEC LE "MELISSA S"

G GREEN VERT

R RED ROUGE

W WHITE BLANC

"MELISSA S"/ "STEPHANIE JOY III"

SECTION OF CHS CHART No.4242 — SECTION DE LA CARTE N°4242 DU SHC

DEPTHS IN METRES — PROFONDEURS EN MÈTRES

"SILVER ICE"
Perte par-dessus bord d'un membre d'équipage et blessures à un autre durant une tempête, Queen Charlotte Sound (C.-B.), le 26 mars 1989.

Résumé

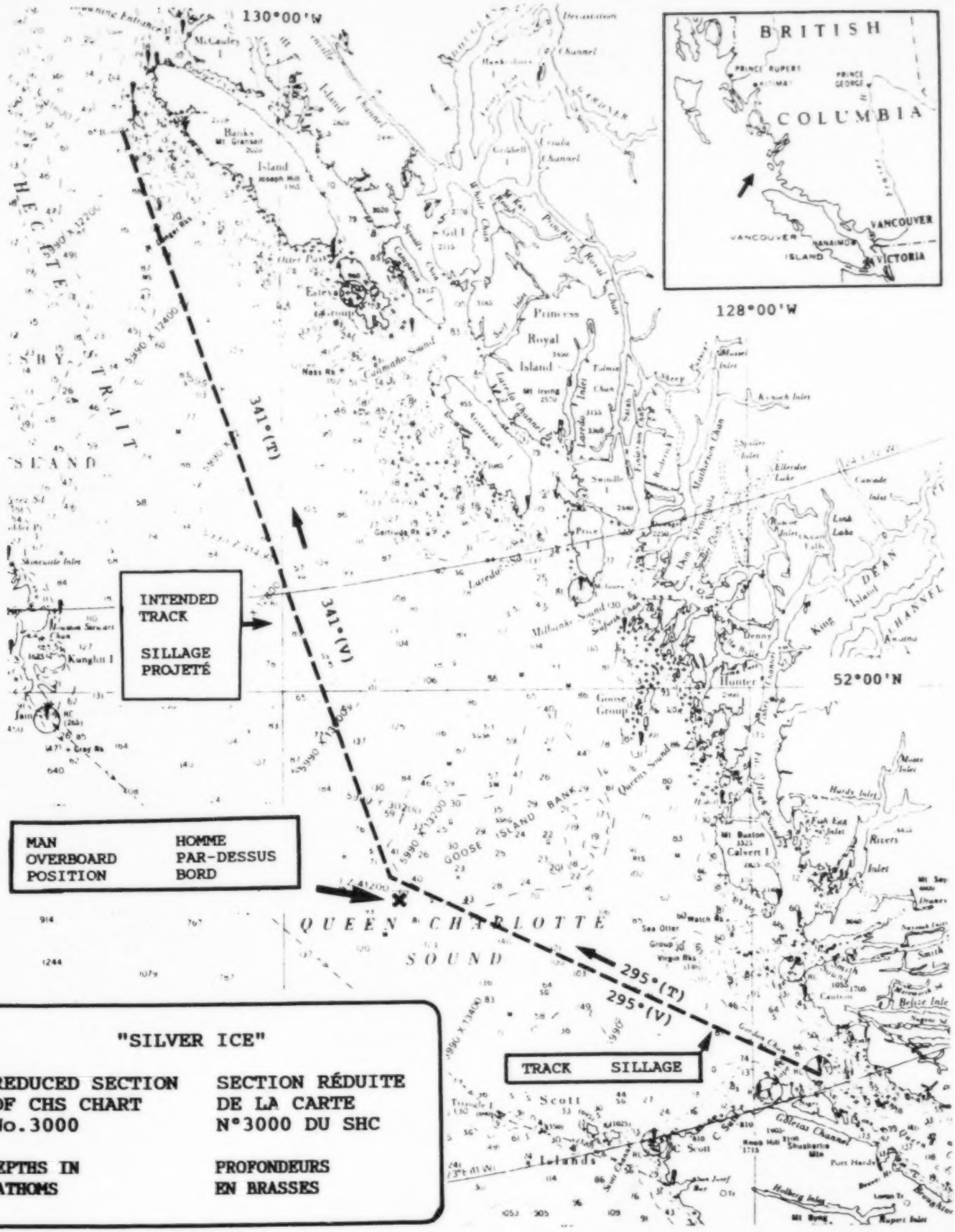
Le "SILVER ICE" est un navire américain de 188 tjb en acier muni de deux hélices. Il servait de ravitailleur pour les plate-formes de forage installées au large mais a été converti en palangrier/navire usine. Les emménagements, la salle de réfrigération des appâts, la passerelle et la salle des machines se situent à l'arrière; les deux cales de congélation ainsi qu'une salle de transformation se situent à l'avant. Le pont-coffre du navire se situe immédiatement en avant des emménagements, le poste de pêche en avant à tribord. Les pavois ne se prolongent pas suffisamment vers l'avant dans l'espace réservé à la pêche de manière à accorder une protection suffisante aux changements de niveaux. La partie centre du navire, qui abrite l'aire de traitement, est élevée et descend d'un demi-pont jusqu'au pont de gaillard.

Le "SILVER ICE" appareille de Seattle, dans l'état de Washington (États-Unis), au matin du 25 mars 1989 en direction de Ketchikan et de Dutch Harbour en Alaska avec un équipage de 15 membres à son bord dans le but de pêcher la morue dans le golfe d'Alaska. Après avoir croisé l'île Pine par le travers dans le chenal Gordon à 11h40 le 25 mars et s'être engagé dans le Queen Charlotte Sound, des coups de vent venant de l'ESE accompagnent une mer agitée qui fait rouler le bateau à 15° et parfois à 20°. Son franc-bord est de 0,6 m aux environs de l'aire de pêche du pont-coffre, cependant il n'embarque pas des paquets de mer sur le pont.

Cinq matelots terminent d'appâter des hameçons et de les entreposer dans la cale frigorifique N° 2; seul le mécanicien, M. Moore, demeure sur le pont-coffre. Vers 18h00, le navire tombe en travers alors qu'il est sur un cap au NNO et vogue confortablement sur une mer de modérée à agitée venant de l'arrière, accompagné d'une houle par le travers et des vents de forts à coups de vent. Au moment où le mécanicien sort de la salle pour se diriger sur le pont-coffre, une lame casse sur le bateau, balayant M. Moore par-dessus bord et blesse le mécanicien. Ce dernier est assommé; on le retrouve pendu au pavois à tribord avant à près de 7 m d'où il se tenait. Les fenêtres des quartiers du capitaine et de la timonerie sont cassées, provoquant une inondation et endommageant, par la suite, l'équipement électrique et de navigation.

Le CCS de Victoria est avisé, déclenchant ainsi une opération de recherche et sauvetage mais les conditions météorologiques et la noirceur entravent les recherches. Le matelot est toujours porté disparu et on présume qu'il s'est noyé.

Le "SILVER ICE", qui a perdu l'usage de son gouvernail, est remorqué à Shearwater (C.-B.) pour y être réparé et arrive le 27 mars. Le matelot blessé est transporté à un hôpital de Bella Bella où il est soigné pour quatre côtes fracturées puis transféré par



"SILVER ICE"

REDUCED SECTION OF CHS CHART No.3000	SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N°3000 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS	PROFONDEURS EN BRASSES

avion à Seattle pour y suivre d'autres traitements. Le coût des réparations et de remplacement de l'équipement électronique est de l'ordre de 25 000$ américain.

Constatations

Tandis qu'il affrontait une tempête par clarté au cours de la soirée du 26 mars 1989 à Queen Charlotte Sound, le bateau de pêche américain "SILVER ICE" est tombé en travers et une énorme vague a déferlé sur ce dernier, entraînant un matelot par-dessus bord et blessant le mécanicien.

Il semble que:

- les paquets de mer embarqués sur le pont étaient imprévus;

- alors que l'énorme vague approchait du bateau, il n'était pas possible de prendre des mesures correctives immédiates vu que le bateau était sur le pilote automatique, permettant à celui-ci de tomber en travers;

- les personnes se tenaient à un endroit qui ne leur procurait aucune protection et où elles ne pouvaient pas se retenir;

- le déluge d'eau a balayé les hommes vers un endroit où les pavois du pont-coffre ne se prolongeaient pas suffisamment loin dans le but d'offrir une protection aux changements de niveau;

- le pont inférieur dans le puits à pêche servait de moyen naturel de drainage des paquets de mer embarqués sur le pont-coffre.

Il semble que, suite à sa chute par-dessus bord, M. Moore a perdu la vie à cause des facteurs suivants qui y a contribué:

- il s'est écoulé plusieurs minutes avant que l'on s'aperçoive de la disparition de la victime et que l'on vire le bateau afin de commencer les recherches;

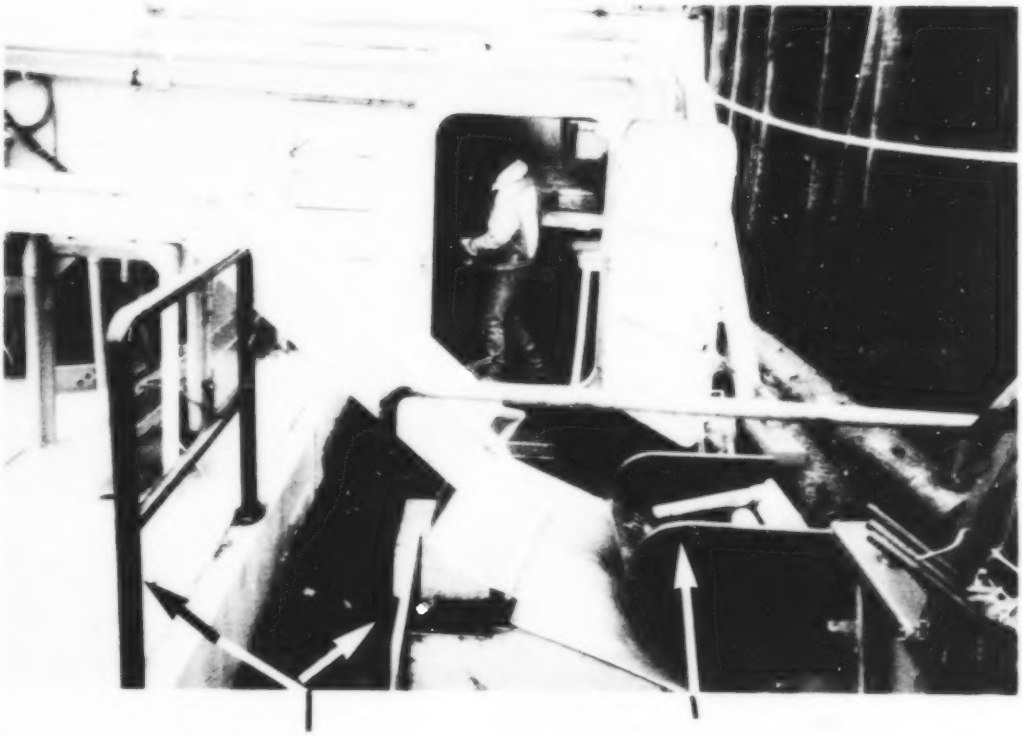
- l'eau froide, le fait de ne pas porter de vêtement de flottaison et la mer agitée ont limité son temps de survie;

- il est possible qu'il ait été grièvement blessé ou soit devenu inconscient avant d'entrer dans l'eau.

Autres constatations

Le pilote automatique du bateau n'était pas entièrement opérationnel puisque les commandes 'conditions météorologiques' et 'gouvernail' ne fonctionnaient pas.

"SILVER ICE"



HANDRAILS FITTED
AFTER ACCIDENT

RAMBARDE INSTALLÉE
APRÈS L'ACCIDENT

ENGINEER RECOVERED

MÉCANICIEN RETROUVÉ

"ANNETTE MARIE"

Incendie suivi du naufrage sur le banc Georges (N.-É.), le 30 mars 1989.

Résumé

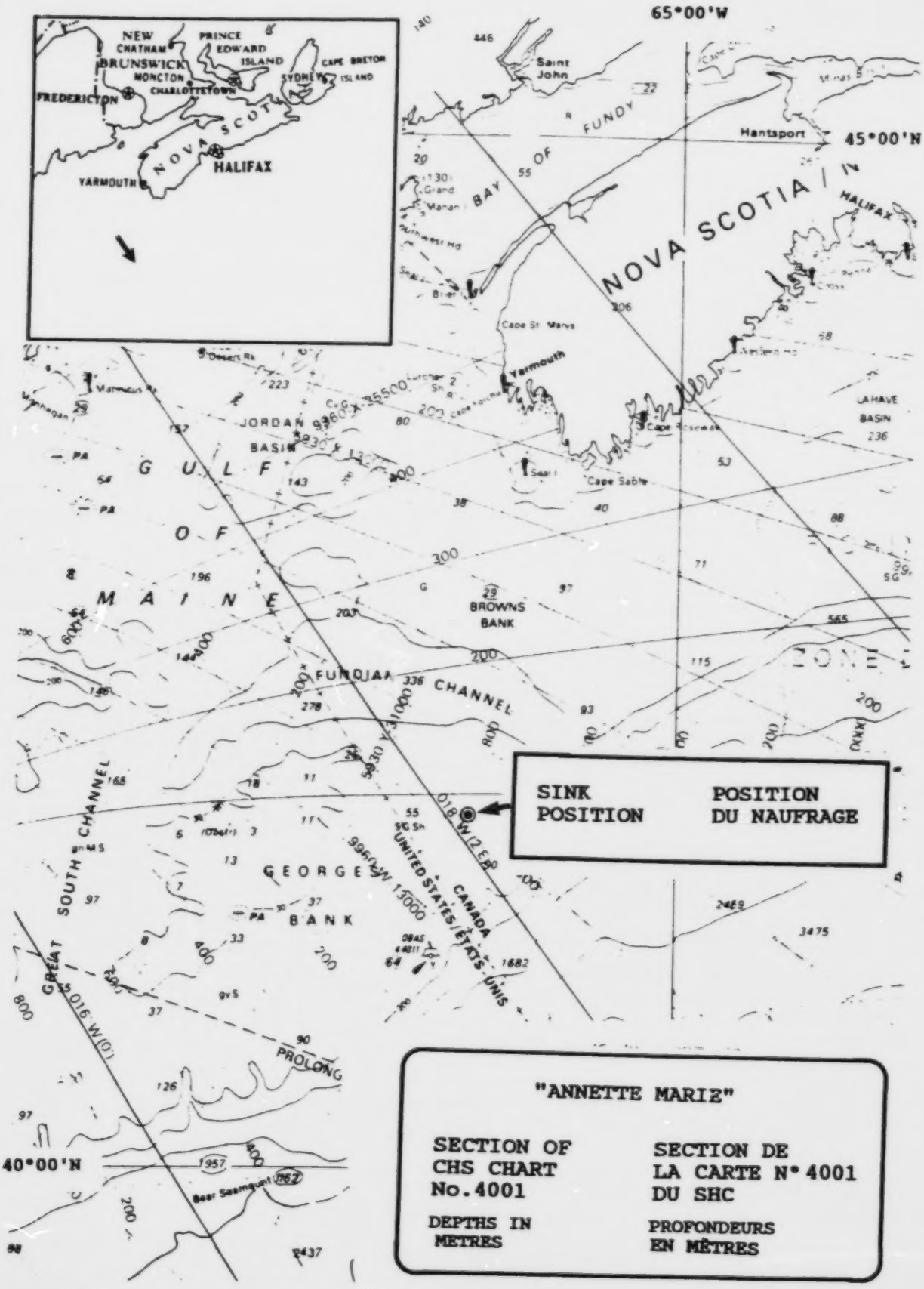
Le dragueur de pétoncles de 163 tjb mesurant 27,16 m de long "ANNETTE MARIE" appareille de Lunenburg (N.-É.) le 20 mars 1989 en direction des lieux de pêche du banc Georges avec un équipage de 15 personnes à bord. Le bateau commence à pêcher au début de la matinée du 21 mars et continue à pêcher sans incidents jusqu'au moment où un incendie se déclare. Cependant, il semble que l'état du raccord à chaque extrémité du conduit de gaz entre conduit d'alimentation principal et le moteur du treuil est tel qu'il faut le resserrer au bout de quelques heures. Il s'est également produit une fuite dans l'un des réservoirs de carburant de la salle des machines. Personne ne s'occupe de la salle des machines, étant donné que le mécanicien en chef est aux contrôles du treuil. À 15h20 le 30 mars, on vient juste de mouiller les engins de pêche avec 135 brasses de fune attachée de chaque côté sur chacun des râteaux. Le moteur du treuil est ensuite arrêté à partir de la passerelle.

En entrant dans les emménagements, le mécanicien sent de la fumée dégageant une odeur de fluide hydraulique qui brûle. Il pénètre dans la salle des machines et met la machine principale hors service. Il remarque des flammes provenant de l'endroit où se trouve la réduction à engrenage pour le moteur du treuil situé à l'extrémité avant tribord salle des machines.

Le patron est immédiatement appelé et, après avoir évalué la situation, il donne l'ordre de fermer la salle des machines; le système de lutte contre les incendies libère du Halon 1301 dans la salle des machines. Des bateaux de pêche dans les parages sont informés de la situation par radio.

Il semble que la porte de la salle des machines ait été brièvement ouverte après 10 minutes puis refermée, afin de jeter un coup d'oeil. Le patron, portant un respirateur autonome, entre dans la salle des machines environ 35 minutes plus tard, et libère le contenu de deux extincteurs chimiques à poudre sur le feu. Le fait de n'avoir qu'une bouteille d'oxygène pour le respirateur autonome a empêché une nouvelle inspection. L'incendie s'est intensifié et, avant qu'un autre bateau de pêche n'arrive sur les lieux avec une autre bouteille, il n'était plus possible d'entrer à nouveau dans la salle des machines.

Vers 16h44, l'équipage abandonne le "ANNETTE MARIE" dans un radeau de sauvetage; peu après, il est pris à bord d'un autre bateau de pêche, le "SHARON DAWN II". Vers 22h35, le "ANNETTE MARIE" sombre à la position 41°43'N par 66°20'W.


65°00'W
45°00'N
40°00'N
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND
FREDERICTON
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
Saint John
Hantsport
BAY OF FUNDY
NOVA SCOTIA / N
HALIFAX
Cape St. Marys
Yarmouth
Cape Sable
LAHAVE BASIN
JORDAN BASIN
GULF OF MAINE
BROWNS BANK
FUNDIAN CHANNEL
GEORGES BANK
SOUTH CHANNEL
GREAT
UNITED STATES/ETATS-UNIS
CANADA
PROLONG
SINK POSITION
POSITION DU NAUFRAGE
"ANNETTE MARIE"
SECTION OF CHS CHART No. 4001
SECTION DE LA CARTE N° 4001 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES

Personne n'a été blessé suite à ce sinistre. Il est possible qu'environ 4 500 L de diesel qui restaient à bord aient causé de la pollution mineure.

Un bateau de ce type est évalué à environ un demi million de dollars et sa valeur de remplacement est estimée à un demi million de dollars.

Constatations

Le "ANNETTE MARIE" a pris feu puis a coulé sur le banc Georges le 30 mars 1989. La cause de l'incendie demeure indéterminée mais on sait qu'il a débuté près de l'engrenage du moteur du treuil dans la salle des machines. Il est possible que l'incendie ait été causé par l'un des facteurs suivants:

- une fuite de diesel, de fluide hydraulique ou d'huile lubrifiante provenant de raccords de carburant, de canalisation ou de tuyaux flexibles sur une surface chaude de la réduction de l'engrenage sur le moteur du treuil ou à proximité;

- un incendie d'origine inconnue dans le filage électrique entre les batteries et la machine.

Après que le Halon ait été libéré afin de combattre l'incendie, il est possible que les facteurs suivants aient contribué à ce que les flammes se propagent puis à la perte du bateau:

- l'ouverture aux fins d'inspection de la porte de la salle des machines environ 10 minutes après que le Halon ait été libéré a permis à l'oxygène d'entrer dans le compartiment;

- la non disponibilité d'une bouteille d'air supplémentaire pour le respirateur autonome a empêché de pouvoir ultérieurement combattre l'incendie de près.

Autres constatations

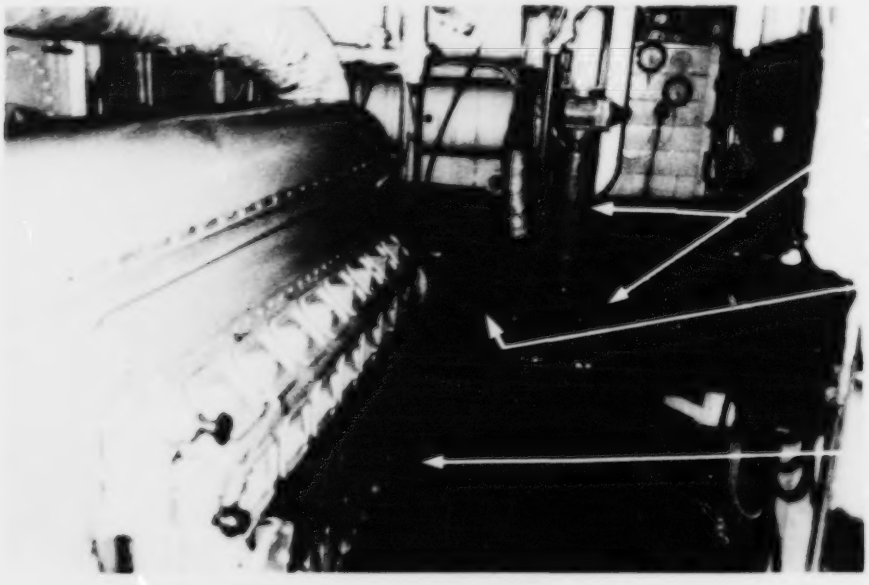
Le patron a abandonné le bateau en ayant la bosse du radeau de sauvetage attachée à sa ceinture, une méthode plutôt dangereuse.

Ni le patron, ni le second officier, ni le chef mécanicien n'avaient pris un cours de fonctions d'urgence en mer.

L'équipage a fait tous les efforts possibles en vue de combattre l'incendie à l'aide de l'équipement disponible.

"SHARON DAWN II", a sister vessel to the "ANNETTE MARIE".

"SHARON DAWN II", bateau jumeau du "ANNETTE MARIE".



hydraulic pipes pump.

tuyaux des pompes hydrauliques.

winch motor.

moteur du treuil.

main engine.

moteur principal.

View of engine-room starboard side looking forward.

Vue de la salle des machines vers l'avant.

"SAMSON"

Mort d'un travailleur d'une aquaculture, île Quadra (C.-B.), le 16 avril 1989.

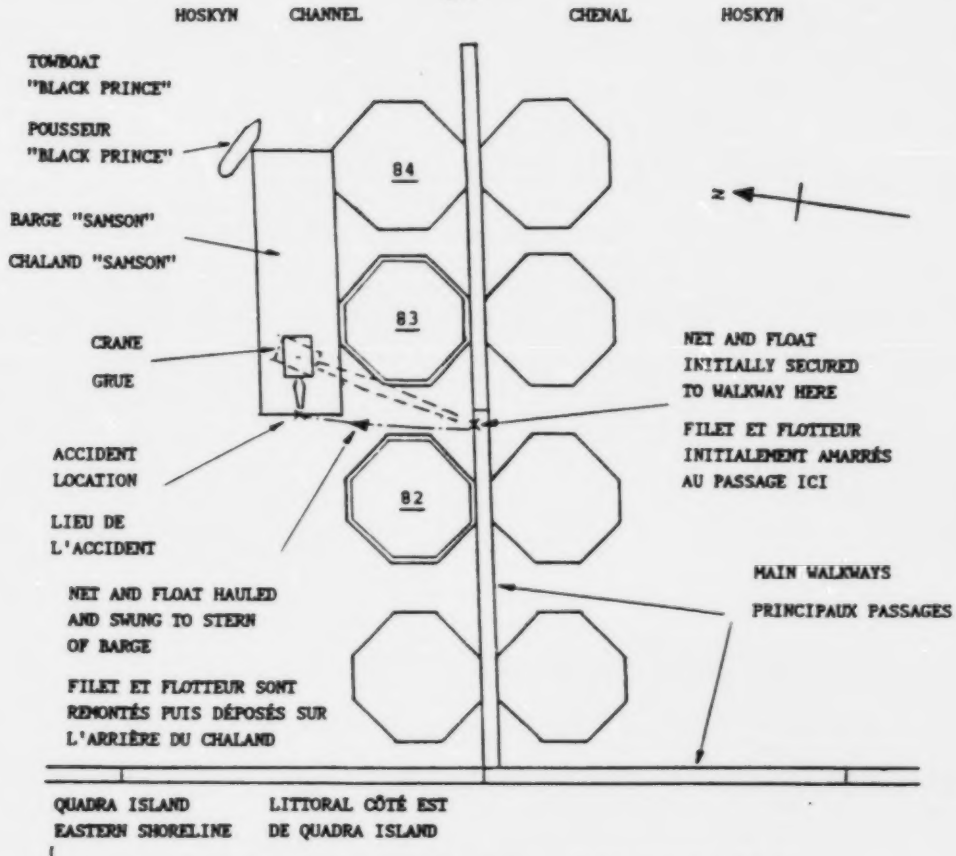
Résumé

Le chaland non auto-propulsé de 150 tjb "SAMSON" est muni d'une grue sur porteur fixe au diesel, d'une génératrice diesel/électrique ainsi que de deux unités de nettoyage des parcs à poissons. L'équipement est en bon état de fonctionnement mais l'inspection obligatoire de la Garde côtière canadienne n'a pas été effectuée. Le "SAMSON", sur les lieux depuis le 26 mars 1989, est utilisé pour soulever de la mer environ 50 filets de parcs à poissons obstrués (encrassés).

Vers 10h00 le 14 avril 1989, le "SAMSON" est amarré le long des parcs à poissons N° 83 et N° 84 par beau temps et dans des eaux pratiquement calmes afin de soulever les filets obstrués qui pendent de la passerelle entre les parcs N° 82 et N° 83 (Voir le Tableau 1). Le filet est suspendu de la passerelle par deux câbles, un attaché à des anneaux au haut de la circonférence du filet puis amarré à la passerelle et l'autre attaché à des anneaux semblables sur le filet menant à un flotteur qui remonte et qui est fixé à la passerelle (Voir le Tableau 2).

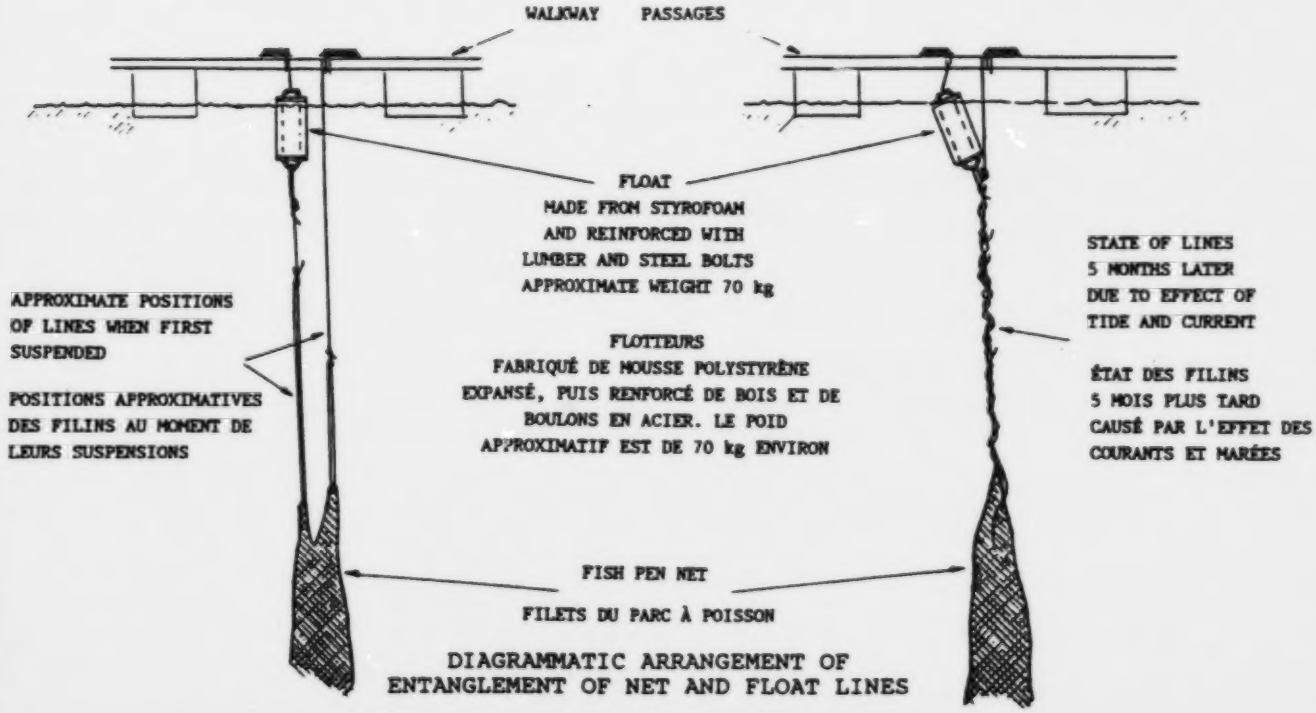
Monsieur Lewis ainsi qu'un autre travailleur portant des casques de sécurité et des VFI sont sur la passerelle au moment où l'on met la grue sur porteur en place au-dessus du filet obstrué. Ils relâchent les deux câbles à partir de la passerelle et attachent le câble directement relié au filet à un maillon d'une courte chaîne sur le croc de relevage. Le filin du flotteur est alors relâché de la passerelle.

Vers 10h10, M. Lewis monte à bord du "SAMSON" en vue de préparer l'étape suivante pour soulever le filet tandis que l'on déplace la grue vers l'arrière du "SAMSON". Au moment où le crochet de la grue est relevé et où de 3 m à 3,5 m sont hors de l'eau, le flotteur est ramassé par deux filins emmêlés à environ 7,6 m au-dessus du pont. Étant donné que le crochet de la grue doit être déplacé, M. Lewis se procure une petite élingue (étrangloir) et s'approche de l'arrière du chaland afin de fixer l'élingue autour de la partie du filet qui se trouve hors de l'eau. Pendant que M. Lewis est occupé à cette opération, l'opérateur de la grue remarque que le flotteur glisse puis lui lance un cri d'avertissement. À cause du bruit du moteur de la grue et/ou de la vitesse à laquelle le flotteur est tombé, M. Lewis n'a pu tenir compte de l'avertissement et a été heurté par le flotteur qui tombait et, ayant subi des blessures au corps et à la tête, s'écroule sur le pont. L'opérateur de la grue, ayant remarqué la gravité des blessures à la tête, demande immédiatement de l'aide. Les tentatives pour réanimer M. Lewis demeurent vaines et il est déclaré mort à son arrivée à l'hôpital de Campbell River.



DIAGRAMMATIC ARRANGEMENT OF ACCIDENT SITE

PLAN SCHÉMATIQUE DES LIEUX DE L'ACCIDENT



DIAGRAMMATIC ARRANGEMENT OF ENTANGLEMENT OF NET AND FLOAT LINES

PLAN SCHÉMATIQUE DE L'ENCHEVÊTREMENT DES FILETS ET DES FILINS POUR LES FLOTTEURS

Constatations

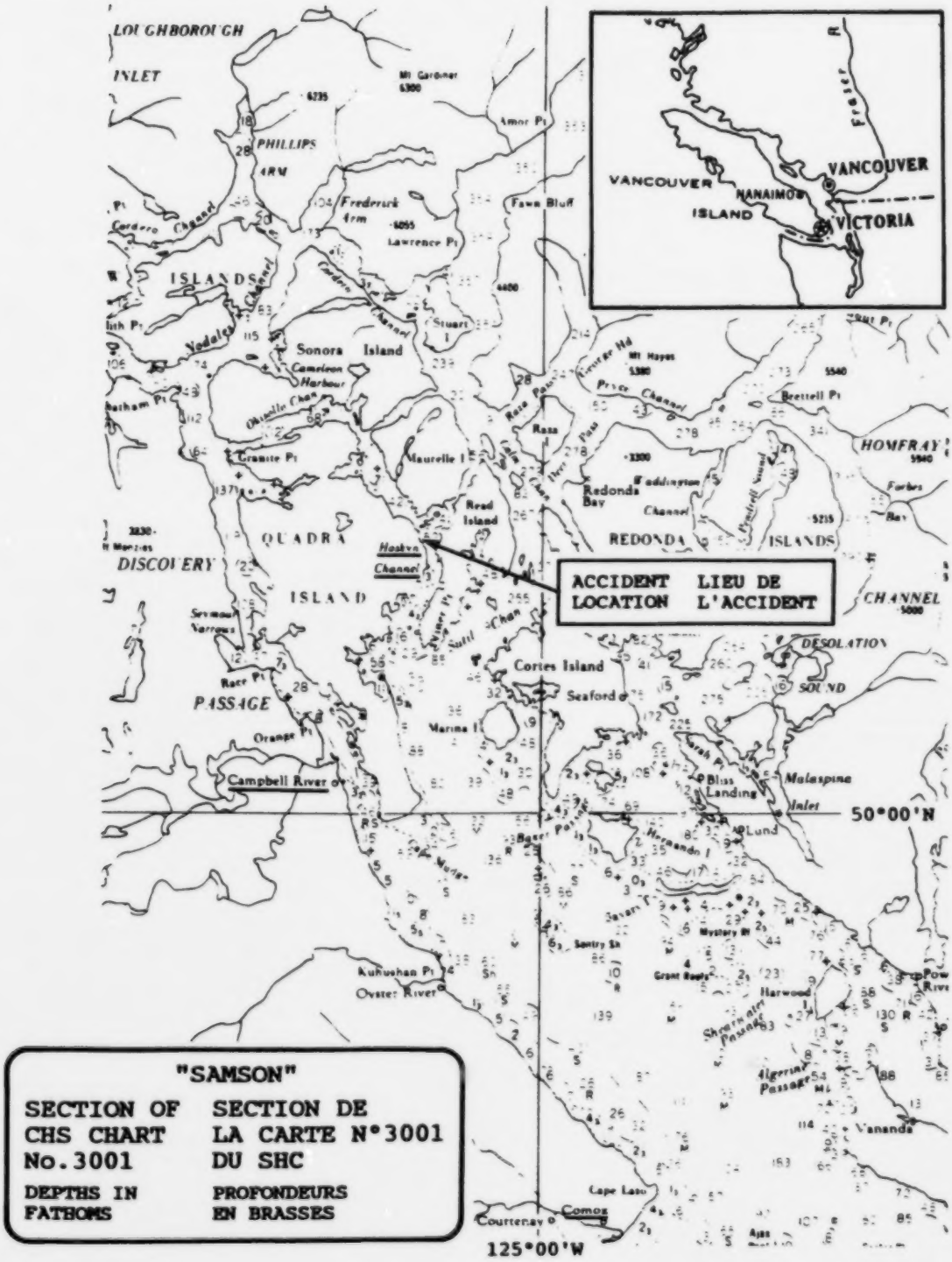
Le 14 avril 1989, un gros flotteur de marquage a été soulevé par inadvertance à 7,6 m (25 pi.) au-dessus du pont emmêlé avec le câble utilisé pour soulever le filet tandis que la grue à bord du chaland "SAMSON" était utilisé pour soulever un filet de parc à poissons obstrué. Le flotteur n'était pas fixé de manière appropriée; il s'est détaché, est tombé et a mortellement blessé M. Lewis.

On estime que les facteurs suivants ont contribué à l'accident:

- le flotteur n'avait pas été enlevé avant de soulever le filet;
- le flotteur n'avait pas été fixé au crochet de la grue avant de soulever le filet;
- aucun membre du personnel qui s'occupait du soulèvement n'a adéquatement tenu compte du danger créé par le fait que le flotteur n'était pas solidement fixé.

Autres constatations

La grue n'avait pas été inspectée ni subi de test par les autorités compétentes; aucune charge pratique de sécurité (capacité de levage) n'a été assignée pour l'utilisation de la grue à bord d'un navire. Cependant, une telle non conformité n'est pas un facteur ayant contribué à l'accident.


LOUGHBOROUGH
INLET
PHILLIPS
ARM
ISLANDS
Sonora Island
QUADRA
ISLAND
DISCOVERY
PASSAGE
Cortes Island
Seaford
Campbell River
Read Island
Maurelle I
Redonda Bay
REDONDA
ISLANDS
HOMFRAY
CHANNEL
DESOLATION
SOUND
Bliss Landing
Malaspina Inlet
Lund
Harwood
Vananda
Courtenay
Comox
Oyster River
50°00'N
125°00'W
VANCOUVER
NANAIMO
ISLAND
VICTORIA
Fraser R.
ACCIDENT LOCATION
LIEU DE L'ACCIDENT
"SAMSON"
SECTION OF CHS CHART No.3001
SECTION DE LA CARTE N°3001 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES

"CFV 130409"

Opérateur perdu par-dessus bord, au large de l'Île Alcock (T.-N.), le 26 avril 1989.

Résumé

L'embarcation rapide en fibre de verre de 2 tjb construite en 1989 est mue par un moteur hors-bord de 45 cv et détient une licence pour la pêche du homard. L'embarcation neuve n'est pas munie de l'équipement de sécurité adéquat.

L'embarcation appareille de Loading Tickles (T.-N.) vers 15h00 le 26 avril 1989, avec l'opérateur seul à son bord, afin de préparer l'ouverture de la saison de pêche du homard le 1er mai 1989. L'opérateur fait l'appâtage de ses casiers à homards et les place à des endroits propices le long des rives à l'Est de Loading Tickles et au Sud de l'Île Alcock. La mer est calme, le ciel est dégagé et les vents légers sont du Nord.

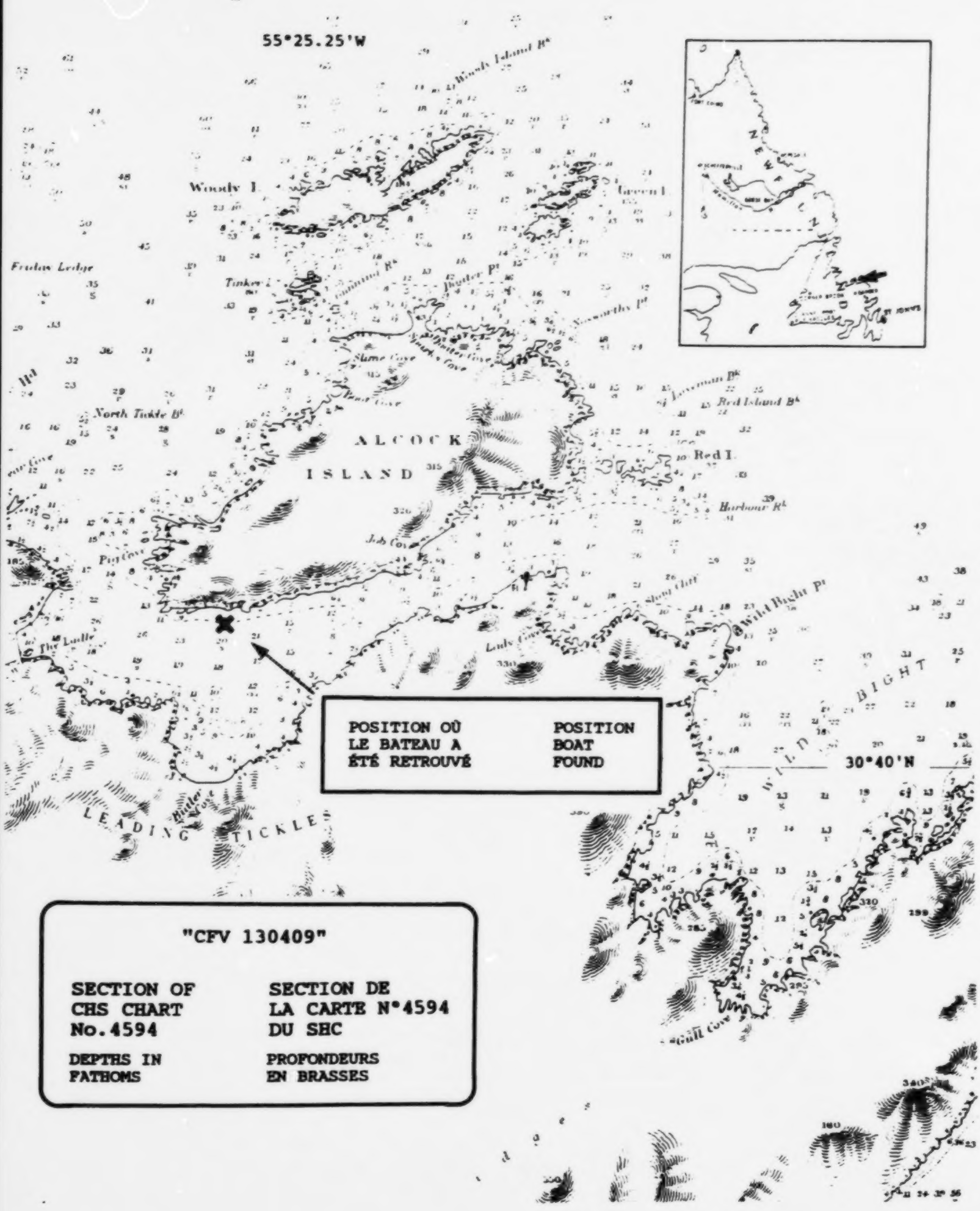
Vers 17h00, un autre pêcheur qui allait appâter ses casiers à homard remarque une embarcation sur la rive en passant près de l'extrémité Sud-Ouest de l'Île Alcock. À son retour une heure plus tard, il reconnaît l'embarcation de M. Peddle mais personne n'est à bord. L'embarcation n'est pas amarrée et semble être échouée. L'amarre de l'embarcation est enroulée dans la tille et le pied du moteur hors-bord est pris sur un rocher. Il effectue des recherches dans le secteur, sans résultats. Entre temps, un autre pêcheur arrive sur les lieux et ce dernier remorque l'embarcation de M. Peddle à Loading Tickles tandis que le premier pêcheur poursuit ses recherches. Il apprend alors que M. Peddle n'est pas chez lui et avise de l'accident le détachement de la GRC de Botwood qui, à son tour, prévient le CSSM de St-John's, déclenchant ainsi une opération de recherche et sauvetage.

Suite aux recherches dans le secteur, le corps de M. Peddle a ultérieurement été retrouvé par les plongeurs de la GRC à près de 15 m de la rive par 10 brasses à peu près l'endroit où l'embarcation a été retrouvée. Une autopsie ultérieure a déterminé que la cause du décès est la noyade accidentelle.

Constatations

Par beau temps peu après 15h00 le 26 avril 1989, M. Ralph Peddle est tombé de son embarcation ouverte en fibre de verre de 5 m alors qu'il se dirigeait vers ses casiers à homard pour les appâter. En l'absence de témoins de l'accident, la raison de sa chute ne peut être déterminée. En l'absence de preuve du contraire, il semble que l'embarcation se soit échouée et qu'il soit tombé par-dessus bord en la poussant pour la dégager de la rive à l'aide d'une gaffe.

Suite à sa chute par-dessus bord, M. Peddle a perdu la vie à


55°25.25'W
Woody I.
Green I.
Tinker I.
Fradas Ledge
North Tickle Bk
ALCOCK
ISLAND
Red I.
Harbour Rk
Red Island Bk
Wild Bight Pt
LEADING TICKLES
WILD BIGHT
30°40'N
POSITION OÙ
LE BATEAU A
ÉTÉ RETROUVÉ
POSITION
BOAT
FOUND
"CFV 130409"
SECTION OF
CHS CHART
No.4594
SECTION DE
LA CARTE N°4594
DU SHC
DEPTHS IN
FATHOMS
PROFONDEURS
EN BRASSES

cause des facteurs suivants qui ont contribué à l'accident:

- il était seul et ne portait pas de vêtement de flottaison;
- il ne savait pas nager;
- il portait des vêtements lourds;
- la température froide de l'eau a limité son temps de survie.

Autres constatations

L'embarcation n'était pas équipée conformément aux Règlements sur l'inspection des petits bateaux de pêche.

"BONNIE GIRL"

Envahissement et naufrage au large de Cape Anguille (T.-N.), le 3 mai 1989.

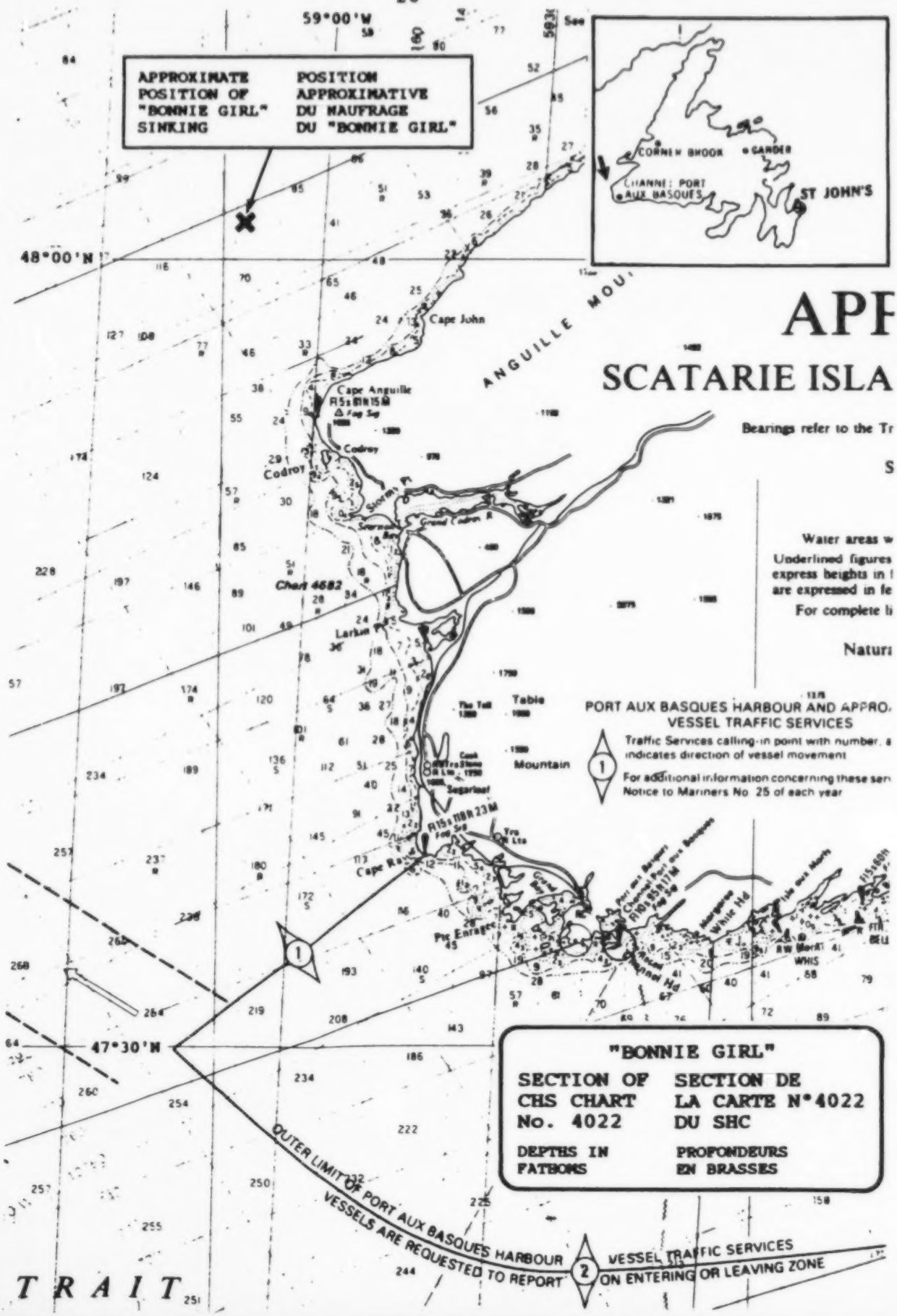
Résumé

Le palangrier canadien en bois de 14,68 tjb mesurant 11,89 m de long "BONNIE GIRL" a été construit en 1980 et est typique des bateaux que l'on retrouve à Terre-Neuve. Sa coque est divisée en quatre compartiments au moyen de trois cloisons transversales dont aucune n'est étanche. Il est équipé de trois pompes ayant une capacité totale d'évacuation de 9,94 L/sec; l'une d'elles est une pompe centrifuge à amorçage automatique couplée au moteur principal et les deux autres sont des pompes électriques à amorçage automatique. Il semble que le bateau ait été entretenu de manière adéquate et muni de l'équipement de navigation et de sauvetage approprié.

Le bateau appareille de l'Île Burnt (T.-N.) à 14h00 le 1er mai 1989 en direction des lieux de pêche au large de Cape Anguille (T.-N.). Il a cinq membres d'équipage à son bord et est chargé de 1 000 kg de glace pour la conservation de la prise, 28 cuves de palangres appâtées, 1 368 L de carburant ainsi que de l'eau et des provisions pour quatre jours. Vers 11h30 le 3 mai, le bateau a une prise d'environ 6 800 kg de morue dans sa cale à poisson. Les conditions météorologiques sont un ciel dégagé, une visibilité de 6 M, des vents du Sud-Sud-Ouest de 20 à 25 kn et des vagues de 1,5 à 3 m. Lorsque le dernier engin a été récupéré, le patron entre dans le compartiment-moteur afin de débrayer le treuil hydraulique et constate une quantité excessive d'eau dans le compartiment-moteur. Le patron met immédiatement en marche la pompe de cale actionnée par le moteur principal puis les deux pompes de cale électriques et demande à l'équipage d'écoper. Les efforts dans le but de contenir l'eau sont vains; le patron communique avec d'autres bateaux dans le secteur et demande de l'aide. Lorsque le pont est à fleur d'eau, l'équipage qui porte des gilets de sauvetage abandonne le bateau dans un radeau de sauvetage et est éventuellement secouru par un autre bateau de pêche. Le "BONNIE GIRL" coule par l'arrière à environ 14 M au Nord-Est de Cape Anguille. Il est une perte totale et on estime que sa valeur est d'environ 60 000$. Aucune blessure ni pollution n'a été rapportée.

Constatations

Alors que le bateau de pêche en bois "BONNIE GIRL" s'apprêtait à quitter les lieux de pêche et à revenir au port en vue de décharger sa prise d'environ 6 800 kg de poisson, il a commencé à faire eau par une fuite d'origine inconnue sous la ligne de flottaison et a coulé à environ 14 M au Nord-Ouest de Cape Anguille (T.-N.) le 3 mai 1989. Le naufrage du bateau a empêché son examen et, en l'absence d'épave disponible pour inspection, il est impossible de déterminer la cause ni l'origine précise de la voie


59°00'W
48°00'N
47°30'N
APPROXIMATE POSITION OF "BONNIE GIRL" SINKING
POSITION APPROXIMATIVE DU NAUFRAGE DU "BONNIE GIRL"
CORNER BROOK
GANDER
CHANNEL PORT AUX BASQUES
ST JOHN'S
APP
SCATARIE ISLA
Bearings refer to the Tr
S
Water areas w
Underlined figures
express heights in
are expressed in fe
For complete li
Natur
Cape John
ANGUILLE MOU
Cape Anguille
Codroy
Chart 4682
Table
Mountain
PORT AUX BASQUES HARBOUR AND APPRO
VESSEL TRAFFIC SERVICES
Traffic Services calling-in point with number
indicates direction of vessel movement
For additional information concerning these ser
Notice to Mariners No 25 of each year
"BONNIE GIRL"
SECTION OF CHS CHART No. 4022
SECTION DE LA CARTE N°4022 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
OUTER LIMIT OF PORT AUX BASQUES HARBOUR VESSELS ARE REQUESTED TO REPORT
VESSEL TRAFFIC SERVICES ON ENTERING OR LEAVING ZONE
TRAIT

d'eau, que l'on croit être quelque part dans le compartiment-moteur. Il semble que l'envahissement ait été causé par l'un ou plusieurs des facteurs suivants:

- une fuite s'est soudainement produite;

- il est possible qu'il y ait eu une fissure dans un tirant traversant de la coque;

- des joints qui ne sont normalement pas submergés, étant lourdement chargé, ont habituellement tendance à sécher et cela a possiblement permis une voie d'eau aggravant la situation;

- l'équipage a été incapable de localiser son origine en vue de prendre les mesures pour l'empêcher ou la contrôler;

- la voie d'eau excédait la capacité de pompage des pompes utilisées.

"SHANE II"/ "SECOND CHANCE '83"

Abordage, au large de Cape Bear (Î.-P.-É.), le 9 mai 1989.

Résumé

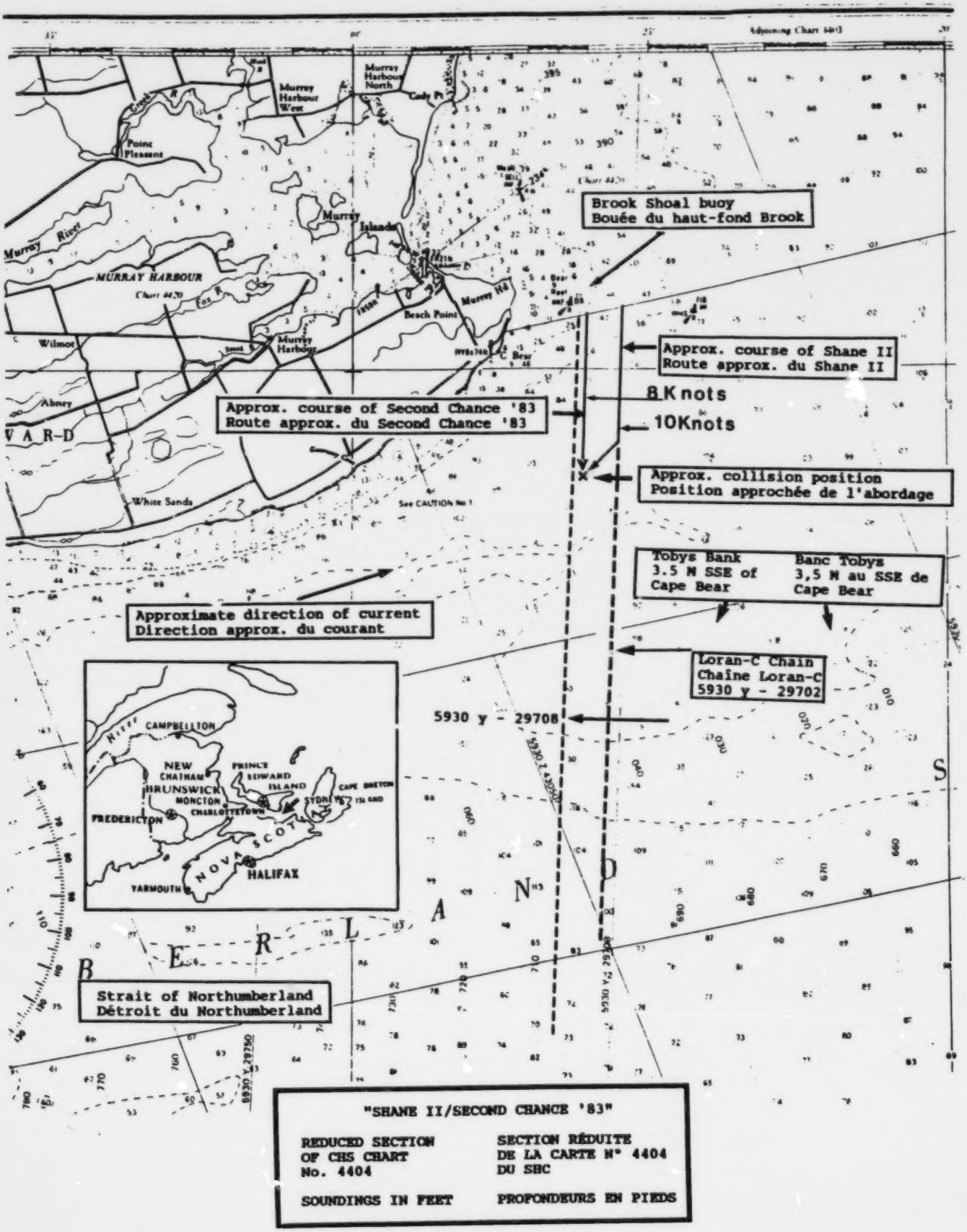
Le bateau de pêche canadien en bois de 9 tjb mesurant 11,77 m de long "SHANE II" est armé d'un équipage de trois membres et est doté de deux sondeurs à écho, d'un Loran C, d'un radiotéléphone VHF ainsi que d'un compas magnétique. Le 9 mai 1989, il appareille de Murray Harbour (Î.-P.-É.) en direction des lieux de pêche du homard communément appelé banc Toby's par vents légers du Sud, mer calme et visibilité réduite dans un brouillard épais. Après avoir franchi l'entrée du port, le cap est mis vers le Sud afin de franchir la bouée 'NN2' du récif Bear; la vitesse du bateau est d'environ 10 kn. La navigation se fait par mémoire à l'aide des coordonnées du Loran C. Le patron est seul sur la passerelle, s'occupant de la navigation, de la gouverne et de la veille. Vers 05h45, on effectue un changement de cap du Sud au Sud-Ouest. Quelques minutes plus tard, un matelot sur le pont arrière prévient le patron en apercevant un autre bateau qui émerge du brouillard à une distance de 0,5 à 1 m. Les deux bateaux s'abordent avant que l'on puisse prendre des mesures dans le but de l'éviter. Il subit d'importantes avaries qui permettent une voie d'eau rapide.

"SECOND CHANCE '83"

Le bateau de pêche canadien en bois de 13 tjb mesurant 11,7 m de long "SECOND CHANCE '83" est armé d'un équipage de trois membres et est doté de deux sondeurs de profondeurs, d'un Loran C, d'un radiotéléphone VHF ainsi que d'un compas magnétique. Le 9 mai 1989, il appareille de Beach Point (Î.-P.-É.) en direction du banc Toby's afin de recueillir le homard de casiers précédemment mouillés. Après avoir franchi l'entrée du port et la bouée 'NN2' du récif Bear, le cap est mis au Sud puis maintenu par les coordonnées du Loran C; la vitesse du bateau est d'environ 8 kn. Le patron est seul sur la passerelle et, sans avertissement préalable, on aperçoit un bateau émerger du brouillard tout près sur bâbord avant peu après 05h45. On met la machine au point mort et les deux bateaux s'abordent, le "SECOND CHANCE '83" subissant des avaries superficielles.

Événements qui ont suivi l'abordage

Le "SECOND CHANCE 83" est manoeuvré le long du "SHANE II" après qu'il ait été avisé que le "SHANE II" coulait et s'en soit rendu compte; les trois occupants sont ensuite transférés du bateau qui sombre. Un autre bateau de pêche qui avait intercepté les communications au sujet de l'abordage se dirige vers le "SECOND CHANCE '83" et le remorque à Murray Harbour. Le "SHANE II" est ultérieurement déclaré perte totale et sa valeur approximative de remplacement s'élève à 35 000$.



"SHANE II/SECOND CHANCE '83"

REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 4404	SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 4404 DU SHC
SOUNDINGS IN FEET	PROFONDEURS EN PIEDS

Constatations

Durant la traversée du "SHANE II" ainsi que du "SECOND CHANCE '83" de leur port d'attache de Murray Harbour et de Beach Point au banc Toby's, ils ont été impliqués dans un abordage durant une période de mauvaise visibilité le 9 mai 1989 suite au non respect de certaines dispositions des Règlements sur les abordages par les deux bateaux.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

Les deux bateaux

- Aucun des bateaux n'a émis de signaux sonores et aucun moyen de le faire n'était disponible à bord de ni l'un ni l'autre;

- aucune veille n'était maintenue outre le propriétaire/opérateur de chaque bateau regardant irrégulièrement par la fenêtre de la timonerie;

- les deux bateaux filaient à des vitesses non sécuritaires de 8 et 10 kn dans un épais brouillard;

- le radiotéléphone VHF n'a pas été utilisé avantageusement puisque on a pas essayé d'établir de communication ni d'émettre un appel intéressant la sécurité;

- chacun des bateaux était gouverné à partir de postes de commandes différents sur leurs passerelles respectives et avait des 'angles morts' sur différents secteurs de visibilité.

Autres constatations

Aucun des bateaux n'était muni de réflecteur radar, conformément aux Règlements sur les abordages.

Les installations radio VHF à bord du "SHANE II" et du "SECOND CHANCE '83" ne détenaient pas de licence, conformément à la Loi sur la radio.

Ni l'un ni l'autre des propriétaires/opérateurs des bateaux ne possédait de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime), bien qu'un membre d'équipage du "SHANE II" en ait eu un.

Aucun des deux bateaux n'était doté d'appareil radar et de tels bateaux ne sont pas tenus d'en avoir, en vertu du règlement.

Le sinistre n'a pas été rapporté aux autorités tel que requis et les renseignements concernant la détresse/sécurité ont été diffusés sur la voie 72 de la bande VHF du radiotéléphone au lieu de la fréquence internationale habituellement utilisée, soit la voie 16.

"SHANE II"

Close view of damage to vessel's side.

Plan rapproché des avaries sur le côté du navire.

"CHAD M"

Perte du propriétaire du bateau, au large de l'Île Grand Manan (N.-B.), le 19 mai 1989.

Résumé

Au cours de la matinée du 19 mai 1989, le propriétaire du bateau de pêche canadien de 14,9 tjb "CHAD M" et son père préparent des piquets au parc de facines à l'anse Woodwards (N.-B.). Comme à l'habitude, le propriétaire exploite seul son bateau tandis que son père conduit un véhicule à North Head afin de fournir un moyen de transport.

Vers 12h30, le "CHAD M" appareille de l'anse Woodwards en remorquant deux radeaux de piquets et se dirige vers l'un des parcs de facines du propriétaire. Un radeau de 14 piquets est amarré au parc de facines du propriétaire situé au large de Long Island. Le "CHAD M" se dirige ensuite vers le quai de North Head en remorquant un radeau de cinq piquets qui doit être remorqué vers un autre parc de facines à l'anse Whale après le dîner.

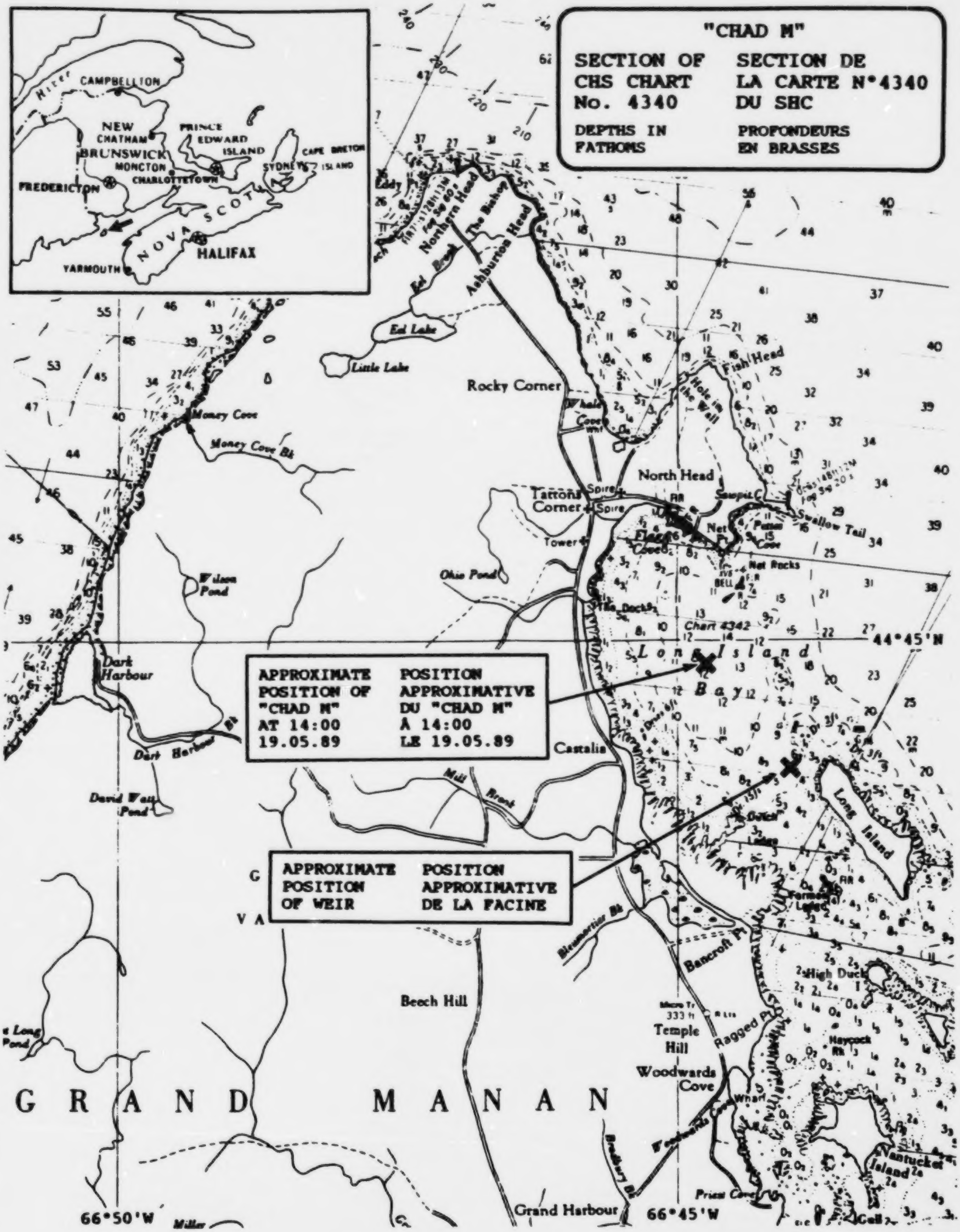
À 12h45, un membre d'équipage qui aide habituellement le propriétaire communique avec le "CHAD M" par radio VHF. On convient alors que le membre d'équipage ira rejoindre le bateau à North Head vers 15h00.

Vers 13h00, le propriétaire communique avec son père par radio VHF donnant 13h15 comme HPA à North Head. Le père du propriétaire rencontre le membre d'équipage sur le quai et les deux observent à distance le "CHAD M" qui manoeuvre de manière irrégulière. Supposant que le bateau cherche un piquet de facines perdu, le membre d'équipage prépare son embarcation de 4,9 m pour aller à l'aide du "CHAD M". À 13h30, le membre d'équipage essaie de manoeuvrer le long du bateau. Après avoir remarqué qu'il n'y avait personne à la barre, il crie mais il n'y a pas de réponse de la part du "CHAD M".

Le membre d'équipage appelle le père du propriétaire par radio VHF afin de l'aviser de la situation puis se dirige sur le sillage du bateau afin de chercher le propriétaire.

Quelques minutes après avoir été avisé, le père du propriétaire se dirige vers le quai et poursuit le "CHAD M" avec le patron d'une autre petite embarcation hors-bord. On monte à bord du bateau vers 14h00 à la position approximative de 44°45'N par 66°45'W et on ne trouve que le chien du propriétaire.

Des recherches intensives du secteur s'ensuivent mais la victime n'est pas retrouvée; à 18h48 le 20 mai 1989, le cas est confié à la GRC en tant que dossier de personne disparue. Des habitants du secteur ont poursuivi les recherches jusqu'au 22 mai,


"CHAD M"
SECTION OF CHS CHART No. 4340
SECTION DE LA CARTE N°4340 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
CHATHAM
MONCTON
FREDERICTON
PRINCE EDWARD ISLAND
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
CAPE BRETON ISLAND
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
APPROXIMATE POSITION OF "CHAD M" AT 14:00 19.05.89
POSITION APPROXIMATIVE DU "CHAD M" À 14:00 LE 19.05.89
APPROXIMATE POSITION OF WEIR
POSITION APPROXIMATIVE DE LA FACINE
Northern Head
The Bishop
Ashburton Head
Eel Brook
Eel Lake
Little Lake
Rocky Corner
Money Cove
Money Cove Bk
North Head
Tattons Corner
Swallow Tail
Net Rocks
Ohio Pond
Wilson Pond
Dark Harbour
Chart 4342
Long Island Bay
Castalia
David Watt Pond
Mill Brook
Long Island
Bancroft Pt
High Duck
Beech Hill
Temple Hill
Woodwards Cove
Ragged Pt
Haycock
Nantucket Island
GRAND MANAN
Grand Harbour
Priest Cove
44°45'N
66°50'W
66°45'W

sans résultats.

Vu qu'il n'y a pas eu de témoins occulaires de l'accident et que le corps de la victime n'a pas été retrouvé, les circonstances entourant l'accident ne peuvent être établies. Cependant, l'enquête a révélé qu'il était possible que la victime ait remplacé un chantier d'embarcation au-dessus de la timonerie. Pour ce faire, il aurait possiblement dû monter sur les fargues afin d'appliquer de la colle epoxy; il est donc possible qu'il ait glissé et soit tombé par-dessus bord alors que le bateau faisait route.

Constatations

On ne connaît pas les circonstances entourant la disparition du propriétaire du "CHAD M". Il semble cependant que les facteurs suivants aient contribué à l'accident:

- le propriétaire était la seule personne à bord du bateau;
- il est possible que le propriétaire ait été debout sur la fargues du bateau en vue d'effectuer une réparation alors que le "CHAD M" faisait route;
- durant ce temps, il est possible qu'il ait glissé ou soit tombé par-dessus bord suite à une autre cause inconnue;
- le propriétaire, qui ne savait pas nager, ne portait pas de vêtement de flottaison.

"CHAD M"

"CHAD M" view forward, starboard side.
Note platform fitted to washboard.

"CHAD M" vue de l'avant, côte tribord.
Remarquez la plate-forme fixée à la fargue.

"MYSTIC WIND"

Perte par-dessus bord de l'épouse du patron, fleuve Fraser (C.-B.), le 23 mai 1989.

Résumé

Le bateau de pêche canadien de 43 tjb mesurant 15,48 m de long "MYSTIC WIND" est de construction fermée, la timonerie/cabine qui comprend la cuisine, les latrines, la cabine de luxe et le poste de commande se trouvent en avant du milieu du bateau. Au moment de l'accident, le bateau est affecté à une croisière de plaisance familiale dans le détroit de Georgia qui doit durer 5 jours.

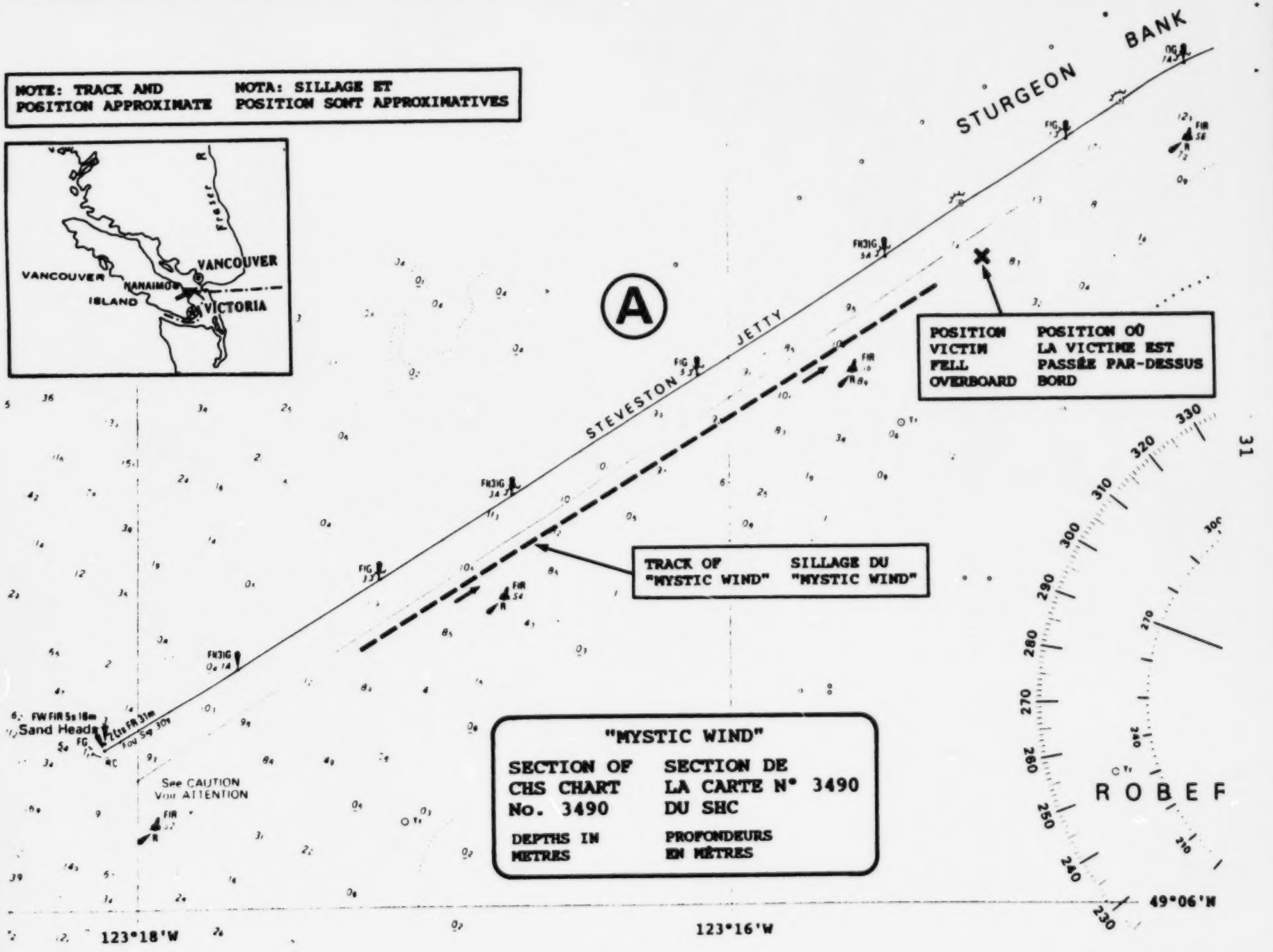
Le bateau appareille de Steveston (C.-B.) à 18h30 le 19 mai 1989; le patron, alors à la barre, est accompagné de son épouse et de leurs trois enfants. Les conditions météorologiques au cours de la semaine sont des vents légers, une bonne visibilité et une mer calme. Après avoir visité plusieurs endroits, le bateau arrive à l'embouchure du fleuve Fraser le 23 mai 1989. À 12h10, le pilote automatique est désengagé et le patron gouverne le bateau manuellement. Alors que le bateau s'engage sur le fleuve, le courant est estimé à de 5 à 6 kn et il faut renverser la barre de façon à contrecarrer le courant et maintenir son cap. Entre 12h15 et 12h25, Madame Christianson se rend sur le pont arrière sans que personne ne la remarque; le bateau se trouve alors entre les bouées 'S1' et 'S6'. Le vaste pont arrière offre l'espace suffisant à une personne pour se déplacer et il semble qu'il ait été sec et exempt d'obstacle au moment de l'accident. Les pavois à cet endroit sont d'une hauteur de 609,6 mm. Vers 12h25, un des enfants qui ne peut trouver sa mère en avise le patron. Après avoir confirmé que son épouse n'est pas à bord, le patron déclenche une opération de recherche dans le secteur et avertit la SRGC de Vancouver, amorçant une opération de recherche et sauvetage.

Des recherches intensives dans le secteur s'en suivent et la victime est ultérieurement retrouvée près du passage Gabriola vers 15h20 le 24 mai. Une autopsie révèle que la cause de la mort est causée par une noyade accidentelle; on a également retrouvé une petite quantité thérapeutique de phénobarbital. La victime, qui ne savait pas nager, portait des vêtements de saison mais aucun VFI.

Constatations

Au cours de l'après-midi du 23 mai 1989, l'épouse du patron est tombée par-dessus bord du pont arrière du "MYSTIC WIND" et s'est noyée alors qu'il remontait le fleuve Fraser entre les bouées 'S1' et 'S6'; on a ultérieurement retrouvé le corps.

En l'absence de témoins oculaires, on ne connaît pas la cause précise de la chute par-dessus bord. Cependant, il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident:


NOTE: TRACK AND POSITION APPROXIMATE
NOTA: SILLAGE ET POSITION SONT APPROXIMATIVES
VANCOUVER ISLAND
VANCOUVER
NANAIMO
VICTORIA
Fraser R.
STURGEON BANK
STEVESTON JETTY
A
POSITION VICTIM FELL OVERBOARD
POSITION OÙ LA VICTIME EST PASSÉE PAR-DESSUS BORD
TRACK OF "MYSTIC WIND"
SILLAGE DU "MYSTIC WIND"
"MYSTIC WIND"
SECTION OF CHS CHART No. 3490
SECTION DE LA CARTE N° 3490 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
Sand Heads
See CAUTION
Voir ATTENTION
ROBEF
123°18'W
123°16'W
49°06'N

- la personne disparue s'est senti faible et somnolente à plusieurs reprises;

- elle prenait des médicaments prescrits qui ont pu contribuer à ce qu'elle ait des nausées;

- les forts courants exigeaient que le patron renverse la barre afin de maintenir le bateau sur son cap, ce qui a résulté en un mouvement irrégulier du bateau qui a pu déséquilibrer la victime et possiblement la faire tomber par-dessus bord;

- la hauteur du pavois n'était que de 609,6 mm.

Suite à sa chute par-dessus bord, il semble que Mme Christianson ait perdu la vie à cause des facteurs suivants:

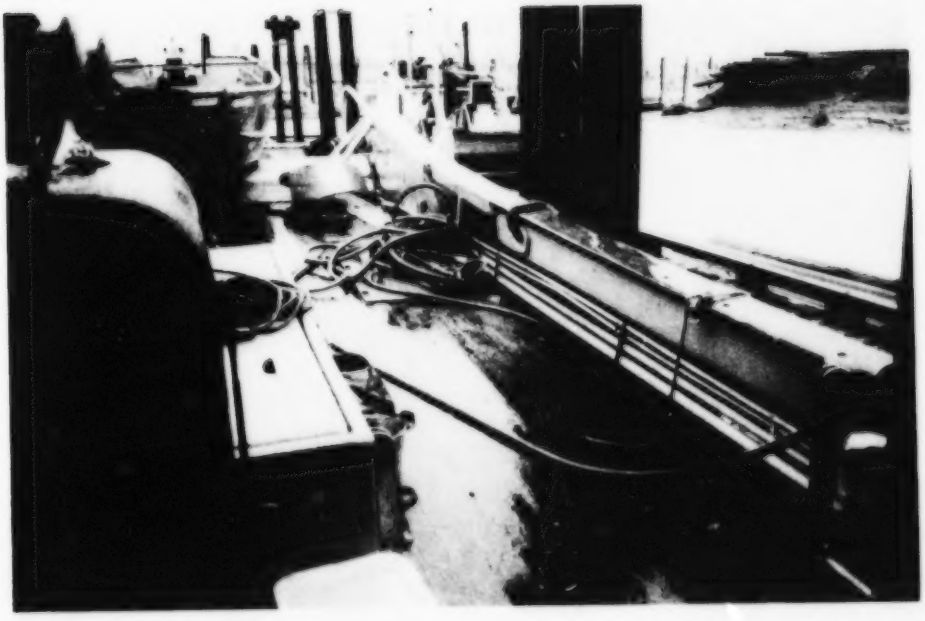
- la victime ne savait pas nager;

- elle ne portait pas de gilet de sauvetage ou de vêtement de flottaison individuel (VFI);

- étant donné qu'on ne l'a pas vu tomber par-dessus bord, un temps précieux a été perdu avant que l'on s'aperçoive qu'elle était disparue;

- il est possible que le bruit du moteur ait empêché d'entendre tout appel à l'aide.

"MYSTIC WIND"



View of the afterdeck.

Vue du pont arrière.

"CONNIE AND CYNTHIA"/"SEVEN KINGS III"

Abordage, au large de l'entrée du port de Glace Bay (N.-É.), le 30 mai 1989.

Résumé

"CONNIE AND CYNTHIA"

Le bateau de type Cape Islander de 9 tjb mesurant 9,11 m "CONNIE AND CYNTHIA" est muni d'un compas magnétique ainsi que d'un radiotéléphone VHF. Il appareille de Glace Bay (N.-É.) vers 05h10 le 30 mai 1989 afin de récupérer les casiers à homard déjà mouillés et de les appâter à nouveau. Vers 06h00 par bonne visibilité et à la clarté du jour, le propriétaire/opérateur qui s'occupe d'un casier à homard observe un bateau s'approchant sur une route qui mène à un abordage alors que son bateau est stoppé. Il tente d'attirer l'attention de l'autre bateau en se tenant debout sur la tille en faisant des signes avec ses bras et en criant; ses efforts demeurent vains. La machine est renversée au moment où l'abordage est imminent mais les filins des casiers à homard gênent le mouvement du bateau et les deux bateau s'abordent. Il subit des avaries mineures et on estime que le coût des réparations s'élève à 10 000$.

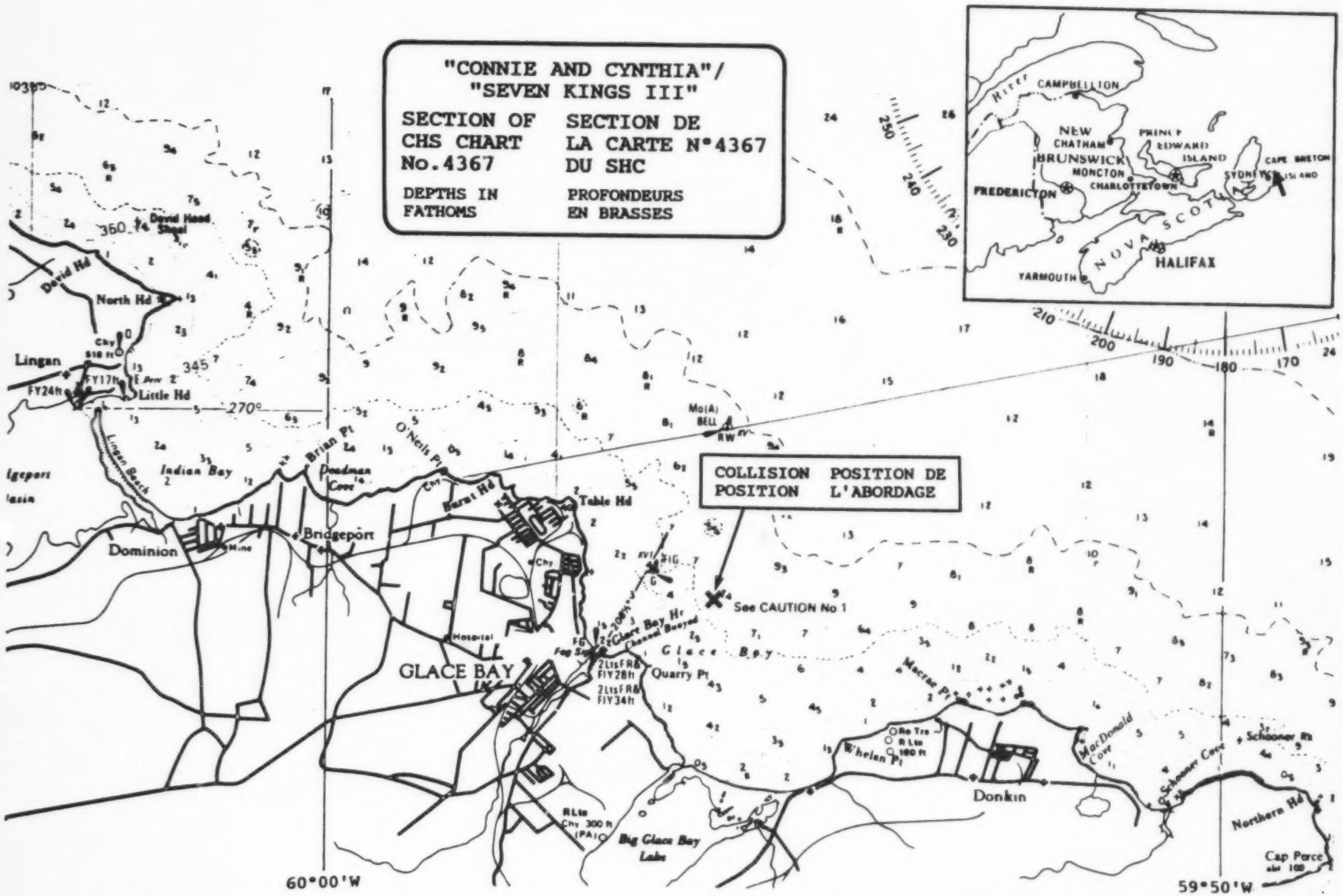
"SEVEN KINGS III"

Le bateau de type Cape Islander de 10 tjb mesurant 8,99 m "SEVEN KINGS III" est muni d'un radiotéléphone VHF. Il appareille de Glace Bay aux petites heures du matin le 30 mai 1989 avec deux membres d'équipage. Après avoir mouillé un jeu de casiers à homard avant 06h00, il se rend vers un autre jeu au Nord-Ouest à une vitesse d'environ 5 ou 6 kn. L'opérateur est seul dans la timonerie pour gouverner et surveiller la présence d'autres bateaux et de bouées de pêche. Durant ce court passage, on n'aperçoit pas le "CONNIE AND CYNTHIA" avant les quelques instants qui précèdent l'abordage, alors qu'il est trop tard pour prendre les mesures pour l'éviter. Les deux bateaux s'abordent quand son l'étrave éperonne le côté bâbord avant du "CONNIE AND CYNTHIA". Il subit de légères égratignures sur l'étrave.

Constatations

Tandis qu'il se rendait d'un lieu de pêche à un autre afin de s'occuper des casiers à homard par bonnes conditions météorologiques et à la clarté du jour, le bateau de pêche "SEVEN KINGS III" a été impliqué dans un abordage avec le bateau de pêche "CONNIE AND CYNTHIA" qui rentrait ses casiers à homard.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.


"CONNIE AND CYNTHIA"/
"SEVEN KINGS III"
SECTION OF CHS CHART No.4367
SECTION DE LA CARTE N°4367 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
COLLISION POSITION
POSITION DE L'ABORDAGE
See CAUTION No 1
GLACE BAY
Glace Bay
Bridgeport
Dominion
Donkin
Lingan
Little Hd
North Hd
David Hd
Indian Bay
Table Hd
Quarry Pt
Big Glace Bay Lake
Northern Hd
Cap Percé
60°00'W
59°50'W
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
NOVA SCOTIA
FREDERICTON
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
HALIFAX
YARMOUTH
CAMPBELLTON

Les deux navires

- Le radiotéléphone VHF n'a pas été utilisé avantageusement en ce sens qu'aucun bateau n'a tenté d'établir une communication avec l'autre en vue de convenir de manoeuvres de rencontre sécuritaires.

"SEVEN KINGS III"

- En ne maintenant pas de veille appropriée, n'a pas:

  a) remarqué la présence du "CONNIE AND CYNTHIA";

  b) établi s'il y avait risque d'abordage;

  c) pris les mesures nécessaires afin de se tenir à distance de la route du "CONNIE AND CYNTHIA";

- n'a pas fait preuve de vigilance accrue dans un secteur à l'intérieur duquel on savait que la manipulation des engins de pêche gênait les manoeuvres des bateaux.

"CONNIE AND CYNTHIA"

- Le défaut d'avoir à bord un appareil efficace pour émettre des signaux sonores a empêché d'utiliser un signal audible dans le but d'attirer l'attention du "SEVEN KINGS III".

Autres constatations

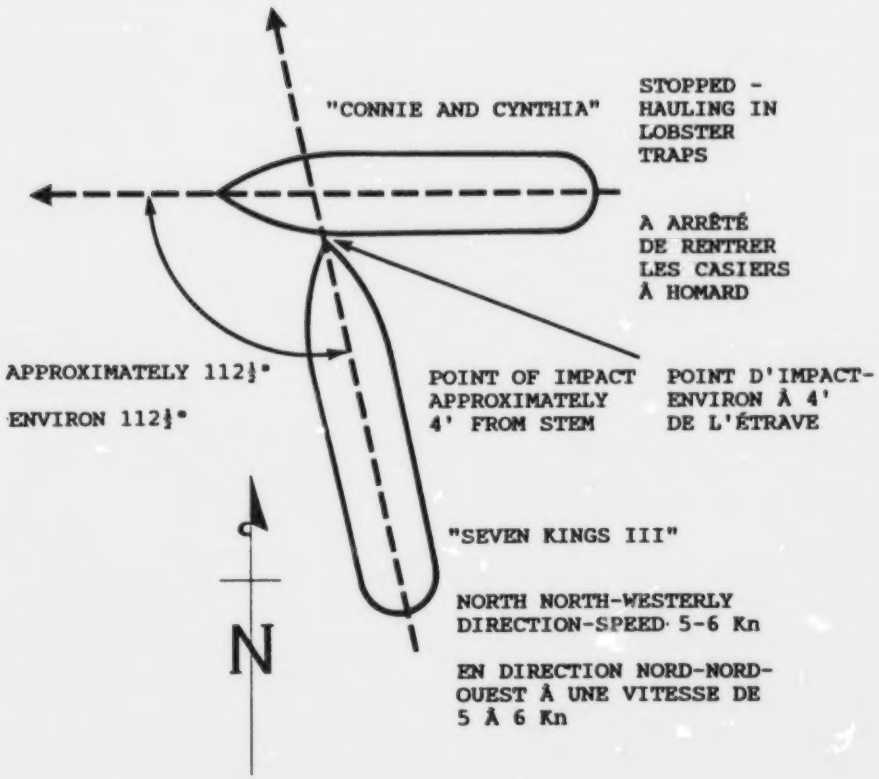
Aucun bateau n'était muni d'appareil pour émettre des signaux sonores.

Le "SEVEN KINGS III" n'avait pas à bord l'équipement de sauvetage approprié.

L'appareil VHF à bord du "CONNIE AND CYNTHIA" n'avait pas de licence.

Aucun bateau n'a rapporté officiellement le sinistre.

"CONNIE AND CYNTHIA" port side - point of impact.
"CONNIE AND CYNTHIA" point d'impact - côté bâbord.



"ATLANTIC SHAKER"

Incendie entraînant une perte totale, côte Sud-Est de la Nouvelle-Écosse, le 13 juin 1989.

Résumé

Le bateau de pêche canadien de 42 tjb mesurant 12,53 m de long "ATLANTIC SHAKER" appareille de Shelburne (N.-É.) le 8 juin 1989 en direction des lieux de pêche avec 5 membres d'équipage à son bord. Aux petites heures du matin le 13 juin, on mouille les engins de pêche à une position au Sud-Est du banc Baccaro par une légère brise et de bonnes conditions météorologiques. Environ quatre heures ou quatre heures et demie plus tard, le bateau commence à rentrer ses engins à l'aide d'un treuil hydraulique.

Vers 10h30, on aperçoit de la fumée noire provenant d'un ventilateur du compartiment-moteur. Le patron ouvre l'écoutille d'accès entre la timonerie et le compartiment-moteur dans le but de voir d'où provient cette fumée. Il y constate une épaisse fumée, de la chaleur et des flammes. Ses tentatives pour refermer hermétiquement l'écoutille demeurent vaines. On n'a pas utilisé le mécanisme de l'installation d'extinction par saturation au CO_2 du compartiment-moteur situé dans la timonerie bien qu'il ait été accessible et on n'a pas tenté de maîtriser l'incendie. Le patron essaie plutôt de transmettre un appel de détresse à l'aide de l'un des radiotéléphones à bord tandis que l'équipage prépare un radeau de sauvetage. Il n'y a alors aucun autre bateau en vue.

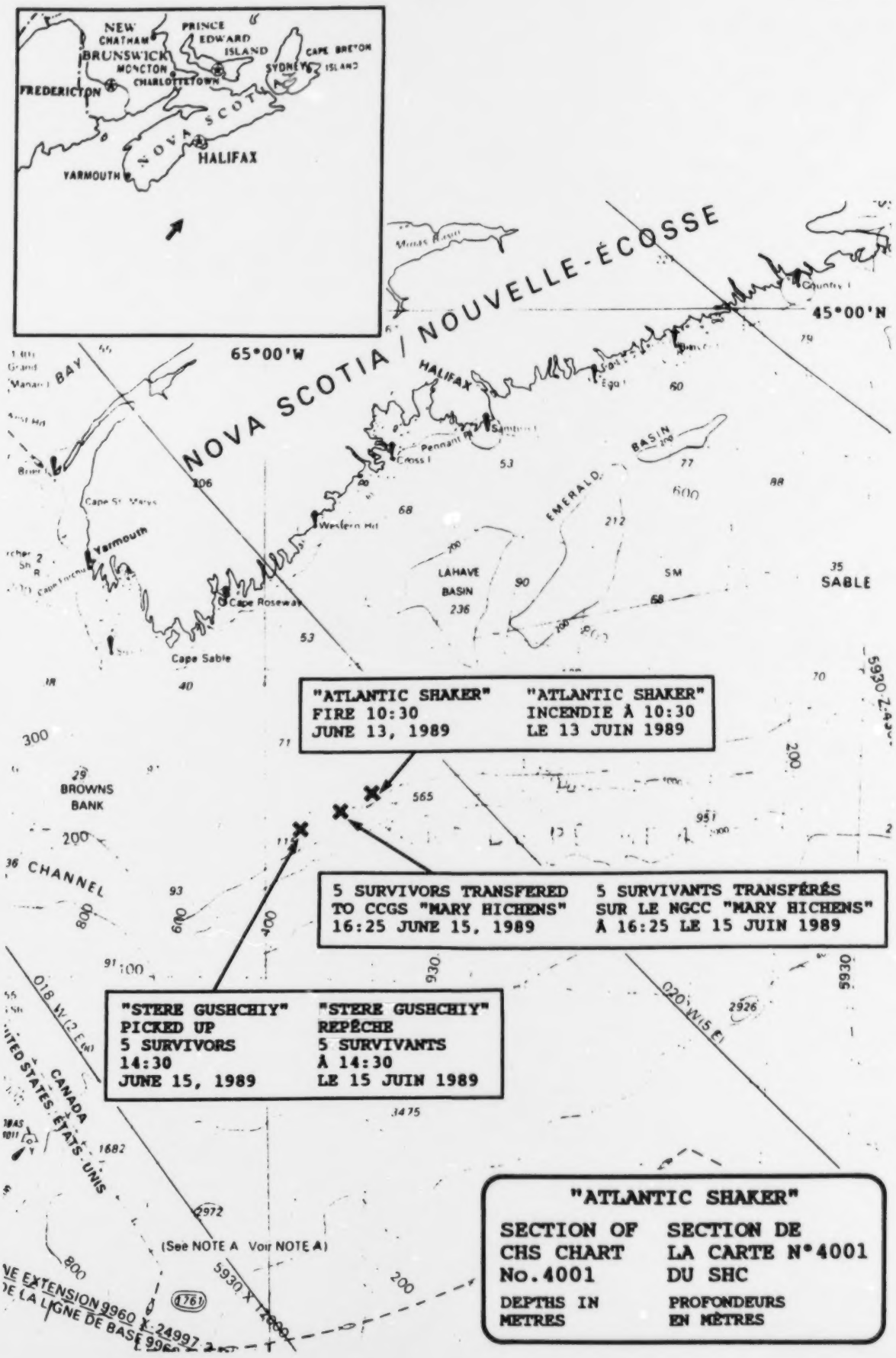
Il semble que la timonerie ait été, en très peu de temps, remplie de fumée si dense et que l'incendie ait été d'une telle intensité que le patron ordonne à l'équipage d'abandonner le bateau.

Un radeau de sauvetage est gonflé et l'équipage y prend place sans incident ni blessure. Au cours d'un vol de routine le 15 juin, un avion des forces armées canadiennes aperçoit le radeau de sauvetage, déclenchant une opération de recherche et sauvetage. À 14h30, le navire immatriculé en URSS "STERE GUSCHITY" se porte à la rescousse de l'équipage qui est plus tard transféré sur le NGCC "MARY HICHENS" pour arriver finalement à Shelburne à 21h30.

La valeur typique d'un bateau comme le "ATLANTIC SHAKER" est de l'ordre de 250 000$.

Constatations

Tandis qu'il pêchait sur le banc Baccaro et qu'il rentrait ses engins par bonnes conditions météorologiques, un incendie s'est déclaré dans le compartiment-moteur du petit palangrier canadien "ATLANTIC SHAKER". Il a été abandonné et on présume qu'il a coulé. Le naufrage du bateau empêche son examen et on ne connaît donc pas la cause précise de l'incendie. Cependant, parmi les causes


NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
FREDERICTON
NOVA SCOTIA
HALIFAX
YARMOUTH
NOVA SCOTIA / NOUVELLE-ÉCOSSE
65°00'W
45°00'N
Yarmouth
Cape Roseway
Cape Sable
LAHAVE BASIN
EMERALD BASIN
SABLE
"ATLANTIC SHAKER" FIRE 10:30 JUNE 13, 1989
"ATLANTIC SHAKER" INCENDIE À 10:30 LE 13 JUIN 1989
5 SURVIVORS TRANSFERED TO CCGS "MARY HICHENS" 16:25 JUNE 15, 1989
5 SURVIVANTS TRANSFÉRÉS SUR LE NGCC "MARY HICHENS" À 16:25 LE 15 JUIN 1989
"STERE GUSHCHIY" PICKED UP 5 SURVIVORS 14:30 JUNE 15, 1989
"STERE GUSHCHIY" REPÊCHE 5 SURVIVANTS À 14:30 LE 15 JUIN 1989
BROWNS BANK
CHANNEL
CANADA
UNITED STATES ÉTATS-UNIS
(See NOTE A Voir NOTE A)
"ATLANTIC SHAKER"
SECTION OF CHS CHART No.4001
SECTION DE LA CARTE N°4001 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES

probables, il semble plausible qu'une fuite dans la tuyauterie/ un raccord du fluide hydraulique ou du carburant ait fait en sorte que du fluide hydraulique/diesel entre en contact avec des surfaces chaudes, provoquant ainsi l'incendie.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à la propagation rapide de l'incendie, entraînant la perte du bateau:

- l'intensité de l'incendie a augmenté rapidement;
- on n'a pas tenté de déclencher l'installation d'extinction par saturation au CO_2
- l'ouverture de l'écoutille a permis à l'oxygène d'entrer dans le compartiment-moteur, alimentant ainsi l'incendie;
- il n'a pas été possible de remettre fermement en place le couvercle de l'écoutille du compartiment-moteur;
- on n'a pas tenté de bloquer la ventilation en direction du compartiment-moteur.

Autres constatations

Le compartiment-moteur n'était pas inspecté fréquemment.

Bien que le "ATLANTIC SHAKER" ait transmis un appel de détresse, aucune station réceptrice ne l'a capté.

L'appel de détresse a probablement été transmis sur la fréquence 2138 MHz du SSB plutôt que sur la fréquence désignée pour les appels de détresse, soit 2182 MHz.

L'équipage ne possédait pas de formation ou d'expérience des procédures d'urgence ou de lutte contre les incendies.

Aucun plan de voyage n'avait été soumis et personne, en dehors du bateau, ne savait que le bateau avait changé de lieux de pêche proposés.

La station radio à bord du "ATLANTIC SHAKER" ne détenait pas de licence appropriée.

Aucun membre d'équipage à bord du "ATLANTIC SHAKER" ne détenait de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).

"ATLANTIC SHAKER"

"WEST AWAY"

Chavirement suivi du naufrage, chenal Beauchemin (C.-B.), le 17 juin 1989.

Résumé

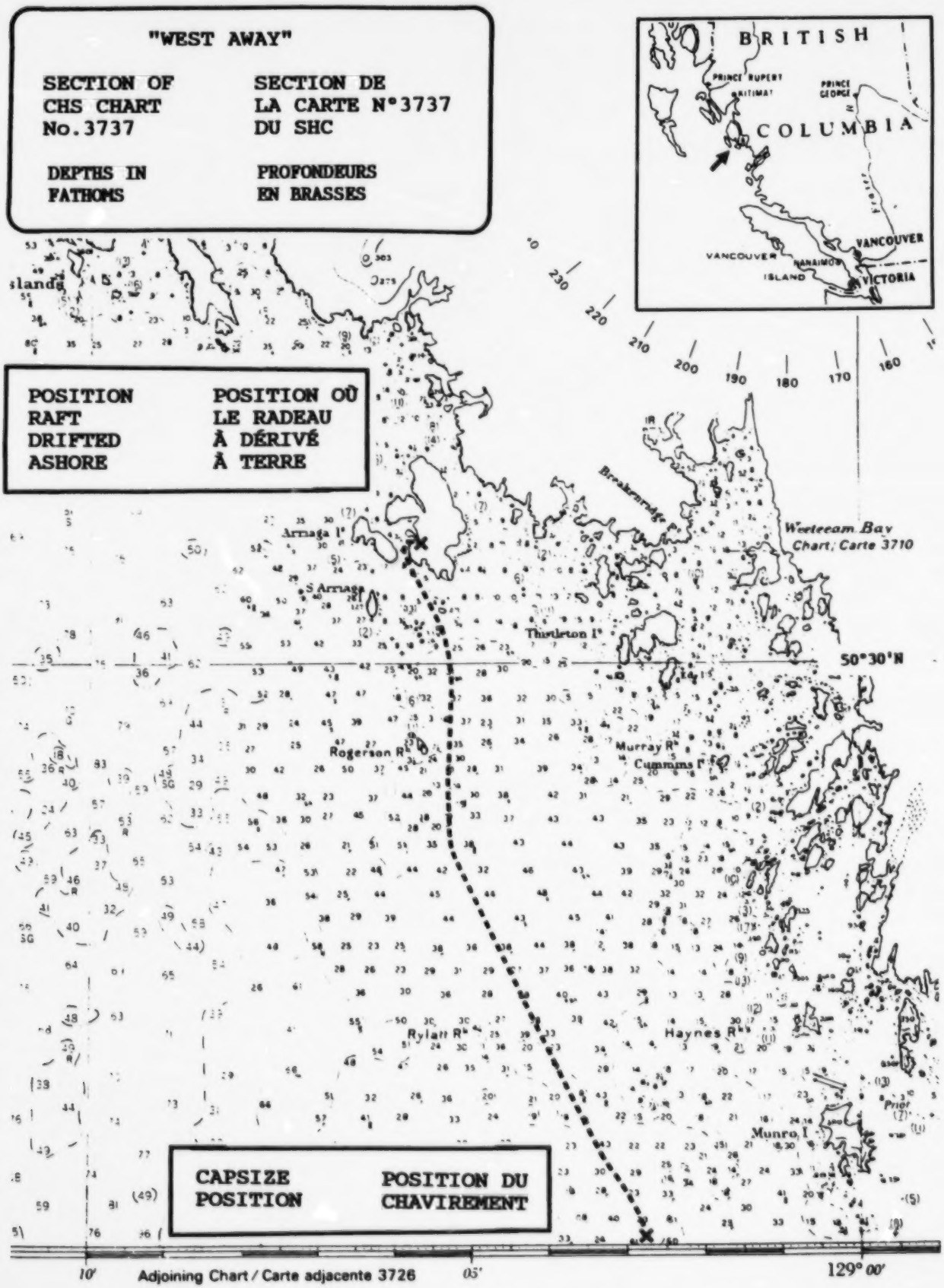
Le "WEST AWAY" est un bateau de pêche à la traîne/palangrier de 14 tjb mesurant 11,43 m typique de ceux que l'on retrouve sur la côte Ouest canadienne; de construction fermée, il a une aire de travail à l'arrière. Le bateau appareille de Shearwater (C.-B.) le 14 juin 1989 en direction des lieux de pêche au large de l'Île Aristazabal (C.-B.) par bonnes conditions météorologiques avec trois membres d'équipage à son bord.

Le 17 juin 1989, le bateau continue à pêcher par des conditions météorologiques qui se détériorent progressivement alors qu'il a déjà une prise d'environ 2 t de vivaneau dans la cale à poisson et qu'un avertissement de tempête est en vigueur pour le détroit de Hecate. Les stabilisateurs sont déployés; celui de gauche est en position extérieure tandis que celui de droite est en position intérieure. Vers 12h50, il ne reste qu'environ dix minutes pour finir de rentrer les engins de pêche; l'opérateur se dirige dans la cuisine afin de préparer le repas. Le matelot est responsable de rentrer le reste des engins de pêche et de garder le bateau debout à la mer.

Les vents augmentent progressivement d'intensité et la houle grossit. À 13h00, une lame heurte le côté tribord du bateau qui est en travers des vagues. Ceci fait rouler le bateau suffisamment à bâbord pour que le pavois soit immergé, permettant à l'eau de mer d'envahir le pont arrière. Avant qu'il ne puisse se redresser, une seconde lame le heurte et le bateau s'engage sur son flanc bâbord. La cabine est envahie par les hauts à partir de ses extrémités puis le gaillard avant et le compartiment-moteur. Le panneau d'écoutille de la cale à poisson est à découvert et la cale à poisson est envahie.

L'opérateur émet un appel 'Mayday' sur la voie 16 du VHF mais aucune station ne capte le message. Entre temps, un radeau de sauvetage est mis à la mer; suite à des ennuis mineurs, il est gonflé et les trois membres d'équipage montent à bord. Le radeau de sauvetage s'éloigne du bateau en dérivant puis on pagaie jusqu'à une anse abritée sur une île sans nom. L'équipage, maintenant perdu sur l'île, est finalement repéré et secouru par un hélicoptère de la Garde côtière canadienne en mission de ravitaillement d'un phare le 19 juin 1989.

Le sinistre a causé des blessures mineures au propriétaire/opérateur et le bateau, dont on estime la valeur de remplacement à 300 000$, est considéré perte totale.


"WEST AWAY"
SECTION OF CHS CHART No.3737
SECTION DE LA CARTE N°3737 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
BRITISH COLUMBIA
PRINCE RUPERT
PRINCE GEORGE
VANCOUVER
VANCOUVER ISLAND
NANAIMO
VICTORIA
POSITION RAFT DRIFTED ASHORE
POSITION OÙ LE RADEAU À DÉRIVÉ À TERRE
Armaga I°
S Armaga I°
Thistleton I°
Breakwater Is
Weeteam Bay
Chart, Carte 3710
50°30'N
Rogerson R°
Murray R°
Cummins I°
Rylatt R°
Haynes R°
Munro I
Prior
CAPSIZE POSITION
POSITION DU CHAVIREMENT
10'
Adjoining Chart / Carte adjacente 3726
05'
129° 00'

Constatations

Au cours de l'après-midi du 17 juin 1989, le bateau de pêche "WEST AWAY" a chaviré puis a été envahi par les hauts et a sombré au large de l'île Aristazabal (C.-B.) par mauvaises conditions météorologiques alors qu'il rentrait ses palangres.

Le naufrage du bateau empêche son examen et la cause précise du sinistre ne peut donc pas être déterminée. Cependant, il est possible que les facteurs suivants aient contribué à la perte du bateau:

- le bateau pêchait dans des conditions météorologiques qui se détérioraient graduellement, même si un avertissement de tempête était en vigueur;

- le fait de n'avoir déployé que le stabilisateur bâbord a quelque peu retardé le temps que le bateau a mis à se redresser de son roulis à bâbord;

- l'opérateur avait confié la conduite du bateau à un matelot afin de préparer le repas dans la cuisine;

- se préoccupant de rentrer les engins de pêche, le matelot a permis que le bateau vienne en travers des lames;

- une importante lame a heurté le bateau du côté tribord, le faisant incliner à bâbord de manière suffisante pour que le pavois bâbord entre dans l'eau;

- le poids supplémentaire de l'eau a empêché le bateau de se redresser;

- une seconde lame a heurté le bateau avant qu'il ne puisse se redresser, ce qui a engagé celui-ci sur son flanc bâbord;

- l'eau de mer a pénétré librement à l'intérieur par la porte ouverte de la cabine et a envahi par les hauts le gaillard avant et le compartiment-moteur;

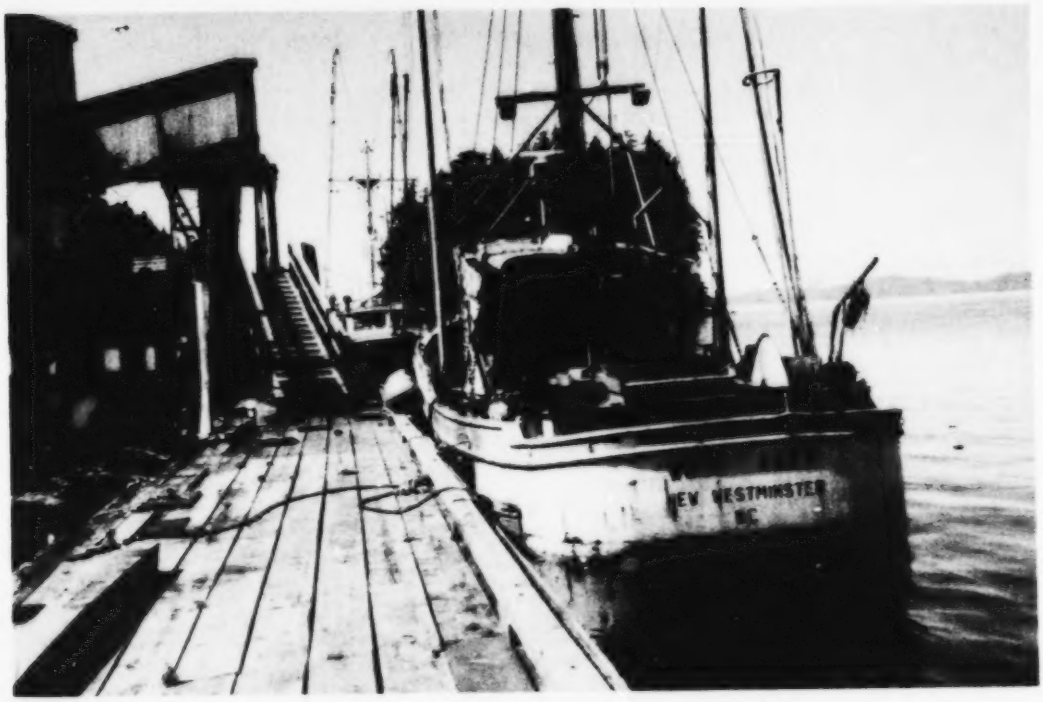
- le panneau de l'écoutille de la cale à poisson à découvert a permis à l'eau de mer de pénétrer dans celle-ci.

Autres constatations

L'inspection du radeau de sauvetage était en retard d'un (1) an, les signaux de détresse du bateau étaient périmés et il n'y avait pas à bord des gilets de sauvetage approuvés par le Ministère des transports.

Le bateau n'avait pas établi de plan de voyage et on ne s'attendait pas à ce qu'il revienne au port avant le 23 juin 1989.

"WEST AWAY"



Liferaft used by crew to abandon ship.

Radeau de sauvetage que l'équipage a utilisé pour abandonner le bateau.

"OCEAN SELECTOR"/"E.J. SAFARIK"

Abordage, détroit de Broughton (C.-B.), le 24 juillet 1989.

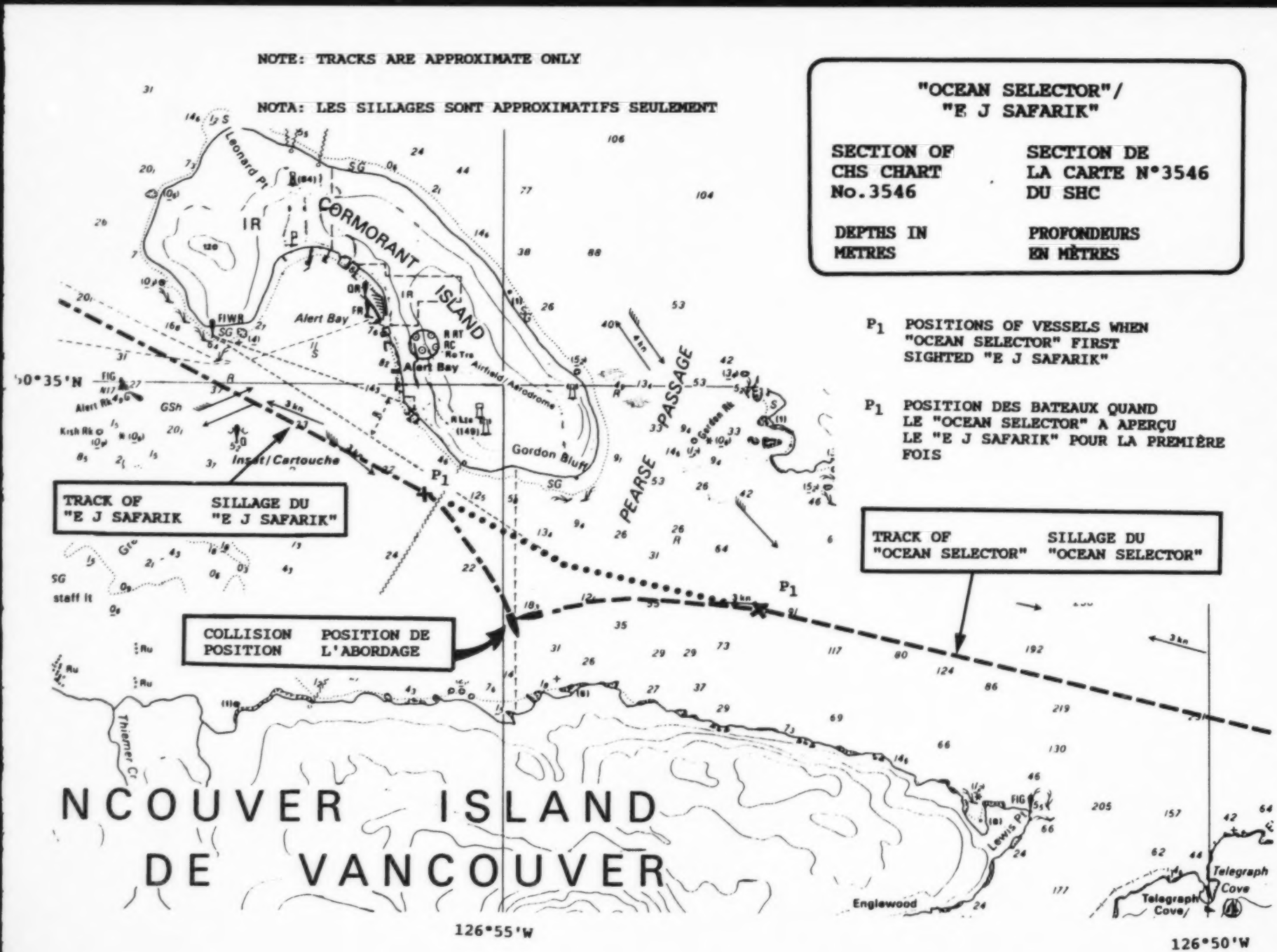
Résumé

"OCEAN SELECTOR"

Le chalutier canadien à pêche arrière de 453 tjb mesurant 42,43 m de long "OCEAN SELECTOR" appareille de Nanaimo (C.-B.) le 23 juillet 1989 avec un équipage de six membres et quatre biologistes du Ministère des pêches et océans dans le but de faire une étude sur les espèces de poissons de fond au large des îles de la Reine Charlotte. Le quartier-maître chargé de la navigation et de la veille dirige la passerelle. Vers 03h20 le 24 juillet, le bateau se trouve à environ un mille du Gordon Bluff par mer calme, aucun vent et bonne visibilité dans la noirceur; il est légèrement au Sud du centre du détroit. On aperçoit alors les feux de navigation d'un bateau, plus tard identifié comme étant le "E.J. SAFARIK", et on remarque son écho radar à environ 2 M devant, légèrement à tribord. Il semble que le quartier-maître décide de demeurer du côté bâbord du chenal, étant donné la présence de d'autres petits bateaux de pêche sur son côté tribord. On effectue donc une série de changements de cap mineurs mais on ne tente pas d'établir la communication avec le "E.J. SAFARIK" par radiotéléphone VHF. Lorsque les deux bateaux sont à une distance d'environ 50 m, le pilote automatique est désengagé, la machine est mise au ralenti et on essaie de faire marche arrière. Cette mesure a été prise trop tard et les deux bateaux sont impliqués dans un abordage à 03h30 lorsque l'avant du "OCEAN SELECTOR" vient en contact avec la hanche bâbord du "E.J. SAFARIK". Il subit des avaries mineures et on estime que le coût des réparations s'élève à 10 000$.

"E.J. SAFARIK"

Le chalutier canadien à pêche arrière de 110 tjb mesurant 19,81 m de long "E.J. SAFARIK" se dirige de Queen Charlotte Sound à Vancouver (C.-B.) avec une prise de quelque 70 t de saumon. Le bateau file à une vitesse d'environ 8 kn sur une route au 118° (V); le mécanicien/matelot est seul sur la passerelle. Peu après avoir dépassé le phare d'Alert Rock, on aperçoit les feux de navigation d'un bateau qui s'approche, plus tard identifié comme étant le "OCEAN SELECTOR", et on observe une cible radar à une distance de 1,25 M sur l'avant bâbord. Le mécanicien/matelot effectue une série de changements de cap mineurs à tribord sur le pilote automatique sans tenter d'établir la communication avec le "OCEAN SELECTOR" par radiotéléphone VHF. Lorsque les deux bateaux sont à moins de 50 m et que l'abordage est imminent, on prend des mesures de dernière minute afin d'éviter l'abordage comme une réduction de vitesse et la barre 'à droite toute' mais les deux bateaux sont quand même impliqués dans un abordage. Il subit des


NOTE: TRACKS ARE APPROXIMATE ONLY
NOTA: LES SILLAGES SONT APPROXIMATIFS SEULEMENT
"OCEAN SELECTOR"/
"E J SAFARIK"
SECTION OF CHS CHART No.3546
SECTION DE LA CARTE N°3546 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
P1 POSITIONS OF VESSELS WHEN "OCEAN SELECTOR" FIRST SIGHTED "E J SAFARIK"
P1 POSITION DES BATEAUX QUAND LE "OCEAN SELECTOR" A APERÇU LE "E J SAFARIK" POUR LA PREMIÈRE FOIS
TRACK OF "E J SAFARIK
SILLAGE DU "E J SAFARIK"
TRACK OF "OCEAN SELECTOR"
SILLAGE DU "OCEAN SELECTOR"
COLLISION POSITION
POSITION DE L'ABORDAGE
Leonard Pt
CORMORANT ISLAND
Alert Bay
Airfield/Aerodrome
PEARSE PASSAGE
Gordon Bluff
Gordon Rk
Inset/Cartouche
Thiemer Cr
Englewood
Telegraph Cove
Telegraph Cove
50°35'N
126°55'W
126°50'W
NCOUVER ISLAND
DE VANCOUVER

avaries importantes et on estime que le coût des réparations s'élève à 90 000$.

Constatations

Le grand bateau de pêche canadien "OCEAN SELECTOR" et le petit bateau de pêche canadien "E.J. SAFARIK" ont été impliqués dans un abordage le 24 juillet 1989 par bonnes conditions météorologiques et bonne visibilité dans la noirceur à cause du non respect de certaines dispositions des Règlements sur les abordages.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

Les deux navires

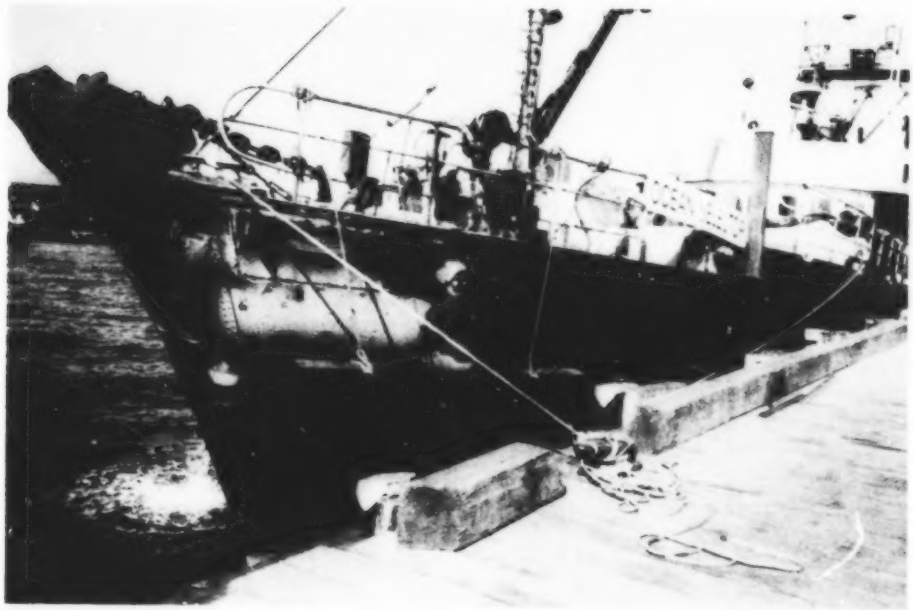
- Les équipages de quart ne détenaient pas de formation sur le fonctionnement d'un radar;
- les équipages n'ont pas tenté d'établir entre eux la communication par radiotéléphone VHF dans le but de convenir d'un passage sécuritaire;
- les mesures pour éviter l'abordage n'ont pas été exécutées franchement et largement à temps;
- les capitaine/patron n'ont pas été avisés qu'une situation potentiellement dangereuse se développait;
- n'ont pas utilisé les signaux de brume appropriés afin d'indiquer les changements de cap.

"OCEAN SELECTOR"

- Étant le navire non privilégié, a fait une série de petits changements de cap à bâbord;
- le personnel de quart n'a pas évalué de manière exhaustive l'importance du fait que le gisement entre les deux bateaux ne changeait pas de manière appréciable.

"E.J. SAFARIK"

- Étant le navire privilégié, a fait une série de changements de cap à tribord.



"OCEAN SELECTOR"

"E J SAFARIK

"LE DANY-CINDY"

Incendie suivi du naufrage, au large de l'Île Miscou, le 27 juillet 1989.

Résumé

Le bateau de pêche canadien en bois de 20 tjb mesurant 12,7 m de long "LE DANY-CINDY" a été construit en 1980. Il détient un certificat d'inspection des navires à vapeur valide. Son équipement de lutte contre les incendies comprend une pompe jumelée au moteur principal ayant une capacité de 300 L/min, une pompe électrique de 200 L/min de même que trois extincteurs à poudre.

Le 27 juillet 1989, le "LE DANY-CINDY" pêche la morue au large de l'Île Miscou (N.-B.). Le matelot se prépare à laver le pont arrière au jet d'eau, après avoir mouillé les filets. Une épaisse fumée noire s'échappe du compartiment-moteur lorsque le propriétaire ouvre l'écoutille afin d'y pénétrer pour descendre et actionner la pompe. Le propriétaire quitte la timonerie en criant «Au feu». Il n'a pu localiser le foyer d'incendie ni en déterminer l'intensité. Les deux membres d'équipage s'empressent de larguer le radeau de sauvetage. Sans entrer dans la timonerie, le propriétaire s'empare du microphone du radiotéléphone VHF et appele à son secours sur la voie 9 un autre bateau de pêche, le "FRANÇOIS G2". Après avoir établi la communication, le bateau est abandonné, alors que le radeau de sauvetage à bord duquel l'équipage avait pris place s'éloigne. Environ 15 minutes plus tard, soit à 07h40, le "FRANÇOIS G2" porte secours à l'équipage. Il semble que, vu l'intensité de l'incendie, le "FRANÇOIS G2" demeure sur les lieux jusqu'à 12h00, moment où le "DANY-CINDY" sombre par 50 m de profondeur à la position 47°47'27"N par 64°15'00"W.

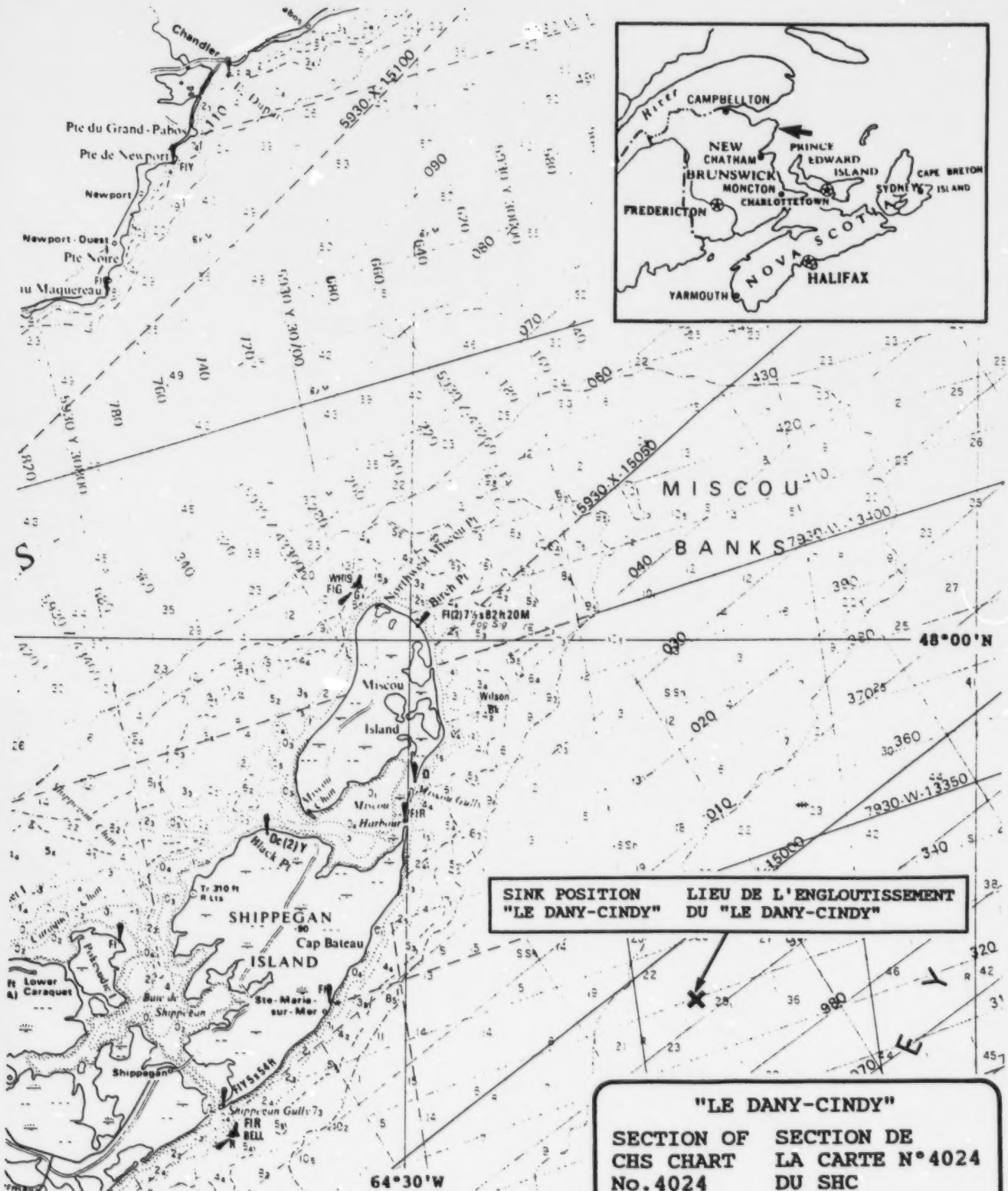
On estime que la valeur d'un bateau de ce genre est de 70 000$.

Constatations

Le 27 juillet 1989, un incendie s'est déclaré dans le compartiment-moteur à bord du "LE DANY-CINDY" alors qu'il pêchait au large de l'Île Miscou par beau temps. La cause exacte de l'incendie est inconnue. Le naufrage du bateau a empêché son inspection et, en l'absence de preuve contraire, il semble probable que, parmi les différentes hypothèses, une fuite de carburant/ du conduit hydraulique/ ou d'un raccord ait causé des éclaboussures sur des surfaces chaudes dans le compartiment-moteur, déclanchant ainsi l'incendie.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à la propagation rapide de l'incendie et au naufrage éventuel du bateau:

- aucune tentative pour combattre l'incendie n'a été faite;



"LE DANY-CINDY"

SECTION OF CHS CHART No. 4024

SECTION DE LA CARTE N° 4024 DU SHC

DEPTHS IN FATHOMS

PROFONDEURS EN BRASSES

- ni l'accès au compartiment-moteur ni la ventilation du compartiment n'a été fermé;

- l'alimentation en carburant vers le moteur principal n'a pas été fermée.

Autres constatations

Aucun des membres d'équipage à bord du "LE DANY-CINDY" n'avait suivi un cours de fonctions d'urgence en mer.

Le manque d'inspection périodique du compartiment-moteur a empêché de détecter l'incendie dès le début.

"PAUL MAURICE"

Incendie suivi du naufrage, au large de Tracadie (N.-B.), le 29 août 1989.

Résumé

Le "PAUL MAURICE" est un petit dragueur de pétoncles de 11,36 m non ponté. Il est muni d'un moteur à essence de 292 cv, d'un treuil hydraulique et possède un poste émetteur de type BP. Le 29 août 1989 vers 06h00, il quitte Val Comeau (N.-B.) pour les lieux de pêche situés près de la côte. Aussitôt arrivé, il commence à draguer le pétoncle; les vents sont du SW à 10 kn et les vagues ont une hauteur de 1 m. Peu après le départ, le vent commence à augmenter d'intensité et quelques bateaux abandonnent la pêche et cherchent refuge.

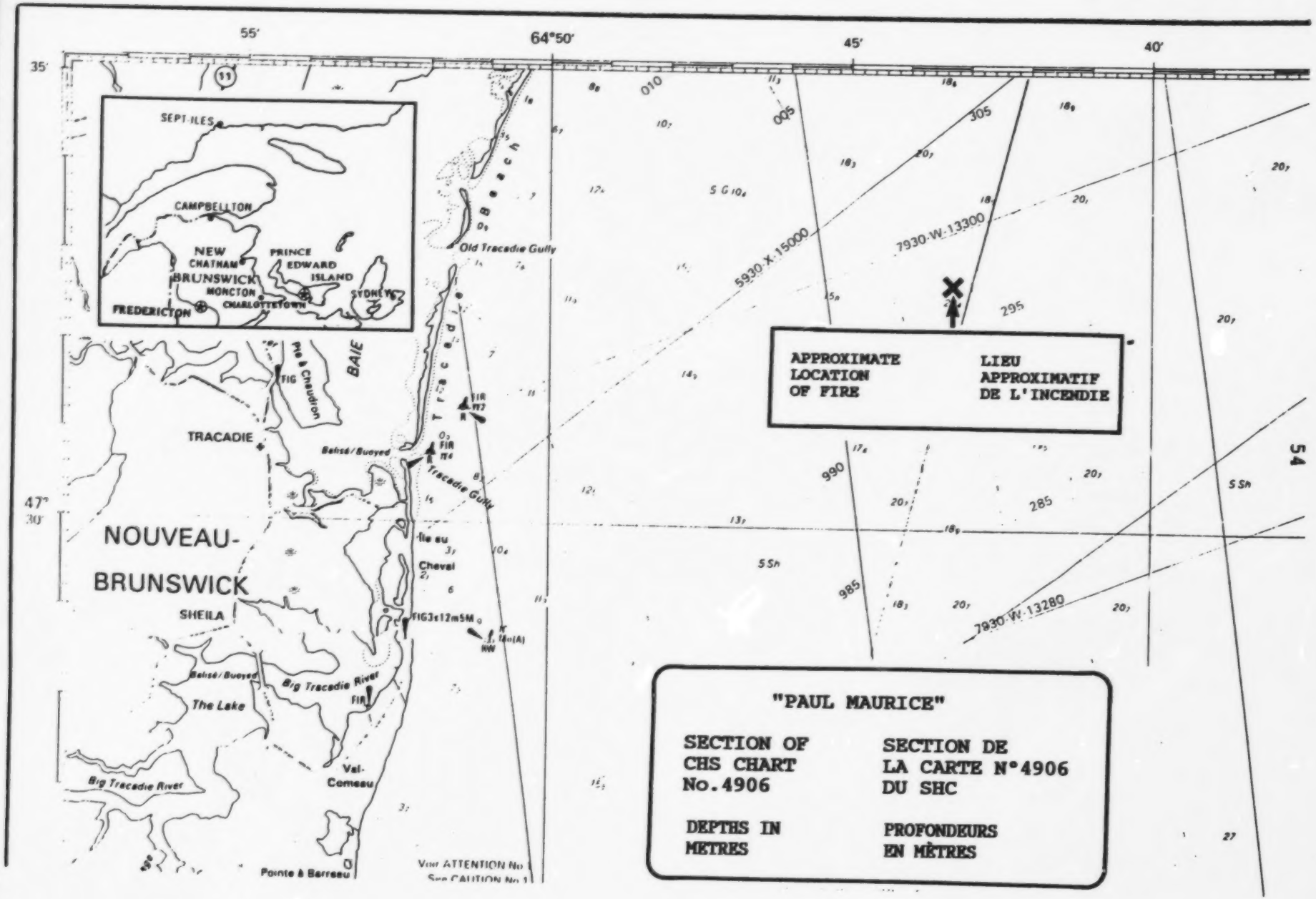
Un conduit flexible de fluide hydraulique relie le treuil situé sur le pont au moteur du treuil dans le compartiment-moteur. Plus tard dans l'avant-midi, le conduit flexible du treuil hydraulique se sépare de la connexion vissée et répand de l'huile partout dans le compartiment-moteur, y compris sur le moteur principal. On essuie l'huile répandue avec des chiffons et on laisse toutes les ouvertures du compartiment-moteur ouvertes pour ventiler les lieux. On continue de pêcher mais, quelques minutes plus tard, on aperçoit de la fumée provenant du compartiment-moteur. Vers 10h00, le même conduit flexible se sépare à nouveau; ceci provoque une fuite de fluide hydraulique qui vient en contact avec l'échappement chaud de la machine principale, causant l'incendie. Le patron essaie d'éteindre les flammes à l'aide d'un extincteur à poudre mais ne réussit pas à éteindre l'incendie sous le moteur principal.

Entre temps, l'aide-pêcheur utilise la radio BP pour demander l'aide du "PATRICE II" qui pêchait non loin de là. Ce dernier cesse de pêcher et se dirige vers le "PAUL MAURICE". Les deux membres d'équipage abandonnent le "PAUL MAURICE" en se jetant à la mer mais seul le patron porte un VFI. Ils s'éloignent du bateau en flammes en nageant et, environ une demie heure plus tard, le "PATRICE II" les repêche à environ 0,25 mille nautique du "PAUL MAURICE".

On présume que le bateau, a été détruit par les flammes jusqu'à la ligne de flottaison et a sombré. On estime la valeur d'un bateau de ce genre à 10 000$.

Constatations

Le 29 août 1989, le raccord du conduit flexible servant au moteur du treuil à bord du bateau de pêche canadien "PAUL MAURICE" se défait tandis qu'il drague le pétoncle au large de Tracadie (N. -B.) et cause une fuite d'huile hydraulique qui se répand sur les surfaces chaudes de l'échappement du moteur principal. Un


55'
64°50'
45'
40'
35'
47°
30'
SEPT-ILES
CAMPBELLTON
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
MONCTON
CHARLOTTETOWN
SYDNEY
FREDERICTON
Old Tracadie Gully
Tracadie Gully
BAIE
Pte à Chaudron
TRACADIE
Balisé/Buoyed
NOUVEAU-BRUNSWICK
SHEILA
Ile au Cheval
FIG 3s12mSM
Balisé/Buoyed
The Lake
Big Tracadie River
Val-Comeau
Pointe à Barreau
APPROXIMATE LOCATION OF FIRE
LIEU APPROXIMATIF DE L'INCENDIE
5930 X 15000
7930 W 13300
7930 W 13280
"PAUL MAURICE"
SECTION OF CHS CHART No. 4906
SECTION DE LA CARTE N° 4906 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
54

incendie éclate à bord et entraîne la perte totale du bateau.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre:

- le raccord du conduit flexible s'est défait en raison de l'état dans lequel il se trouvait;
- le raccord du conduit flexible s'était défait à plusieurs reprises déjà et le problème n'avait pas été corrigé de façon adéquate;
- l'équipement de lutte contre les incendies à bord était limité, réduisant les chances d'éteindre un incendie d'une telle ampleur.

Autres constatations

Il semble qu'au moment où il demandait l'aide du "PATRICE II", l'aide-pêcheur du "PAUL MAURICE" a laissé l'interrupteur de transmission du microphone du radiotéléphone BP abaissé, empêchant la réception à bord du "PAUL MAURICE".

Il était fortuit que le "PATRICE II" ait été dans les environs du sinistre au moment où l'équipage a dû abandonner le bateau en se jetant par-dessus bord.

"MARCY & SISTERS"/"BACCALIEU CHALLENGER"
Abordage, au large du cap Race, le 4 août 1989.

Résumé

"MARCY & SISTERS"

Le 4 août 1989, le bateau de pêche en bois de 36 tjb mesurant 15,58 m de long "MARCY & SISTERS" mouille ses filets maillants dans le secteur du haut-fond Eastern. On attend la levée du jour par bonnes conditions météorologiques et bonne visibilité. Le bateau, stoppé et pointé au Sud-Est, montre un feu de tête de mât, des feux de côté et des feux de pêche. Le patron est seul dans la timonerie et n'aperçoit pas le "BACCALIEU CHALLENGER" ni le relève au radar. Vers 04h20, les deux bateaux sont impliqués dans un abordage au moment où l'étrave du "BACCALIEU CHALLENGER" vient en contact avec la hanche bâbord du "MARCY & SISTERS". Il subit des avaries à son côté bâbord au-dessus de la ligne de flottaison.

"BACCALIEU CHALLENGER"

Le bateau de pêche en bois de 94 tjb mesurant 18,44 m de long "BACCALIEU CHALLENGER" mouille ses filets maillants sur le haut-fond Eastern le 4 août 1989. On attend la levée du jour pour rentrer les filets. Le bateau, qui montre ses feux de navigation et de pêche, gouverne sur un cap au 166° (V) sur le pilote automatique et file à environ 2 kn. Le patron, seul dans la timonerie, n'aperçoit pas ni ne relève au radar le "MARCY & SISTERS" avant l'abordage. On n'a donc pris aucune mesure pour l'éviter. Il subit de légères avaries à l'étrave et sur l'avant tribord.

Événements qui ont suivi l'abordage

Les deux bateaux évaluent leurs avaries et retournent en sécurité à leur port d'attache respectif le 5 août. Il n'y a pas eu de blessé ni de pollution, suite à ce sinistre. On estime que le coût des réparations au "MARCY & SISTERS" s'élève à 10 000$.

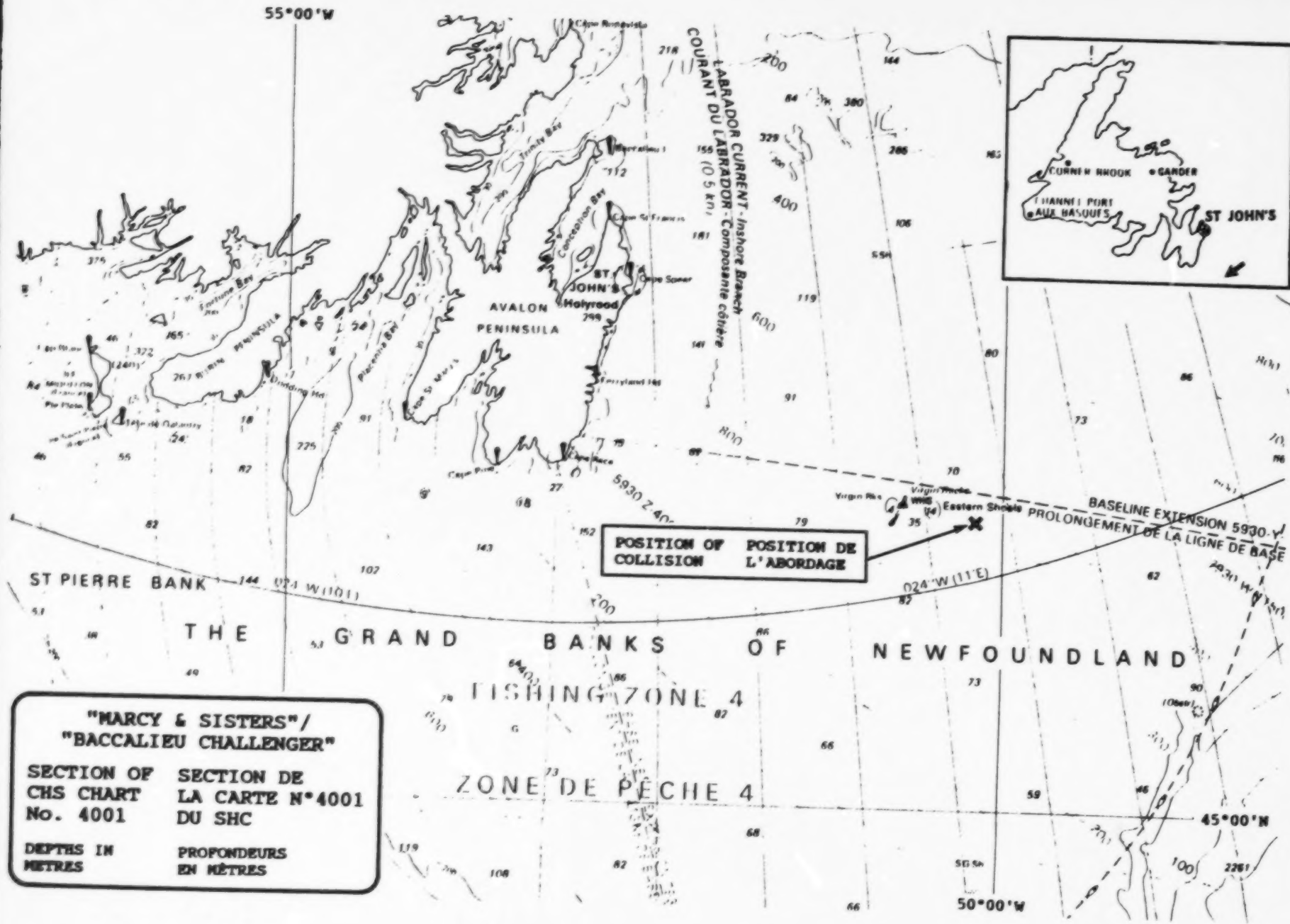
Constatations

Les bateaux de pêche "MARCY & SISTERS" et "BACCALIEU CHALLENGER" ont été impliqués dans un abordage par légère brise du Sud, mer calme et bonne visibilité en attendant la levée du jour pour rentrer leurs filets de pêche à cause du non respect de certaines dispositions des Règlements sur les abordages.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

Les deux navires

- N'ont pas maintenu une veille appropriée et n'ont donc pas établi s'il existait un risque d'abordage;


55°00'W
50°00'W
45°00'N
LABRADOR CURRENT - Inshore Branch
COURANT DU LABRADOR - Composante côtière
AVALON PENINSULA
ST JOHN'S
Holyrood
Conception Bay
Trinity Bay
Placentia Bay
BASELINE EXTENSION 5930-Y
PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE BASE
5930 Z 40
POSITION OF COLLISION
POSITION DE L'ABORDAGE
Eastern Shoals
ST PIERRE BANK
024° W (11° E)
THE GRAND BANKS OF NEWFOUNDLAND
FISHING ZONE 4
ZONE DE PÊCHE 4
CORNER BROOK
GANDER
CHANNEL PORT AUX BASQUES
ST JOHN'S
"MARCY & SISTERS"/
"BACCALIEU CHALLENGER"
SECTION OF CHS CHART No. 4001
SECTION DE LA CARTE N°4001 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES

- les équipages étaient fatigués;

- les radiotéléphones VHF n'ont pas été utilisés avantageusement en ce sens qu'aucun bateau n'a tenté d'établir la communication avec l'autre afin de convenir d'un passage sécuritaire.

"BACCALIEU CHALLENGER"

- Étant le navire non privilégié et en route, ne s'est pas tenu éloigné du "MARCY & SISTERS".

"MARCY & SISTERS"

- N'a pas montré ses feux d'arrière;

- étant le navire privilégié, n'a pas pris les mesures appropriées pour éviter le mieux possible l'abordage au moment où l'abordage avec le "BACCALIEU CHALLENGER" était imminent.

Autres constatations

Le "MARCY & SISTERS" pêchait à environ 120 M au large des côtes alors que son certificat d'inspection des navires à vapeur limitait son exploitation à 60 M au large des côtes.

Le "MARCY & SISTERS" détenait un certificat d'inspection des navires à vapeur valide mais:

a) ses feux de côté étaient partiellement voilés à partir de deux points sur l'arrière du travers jusqu'à deux points sur l'avant du travers de leurs côtés respectifs;

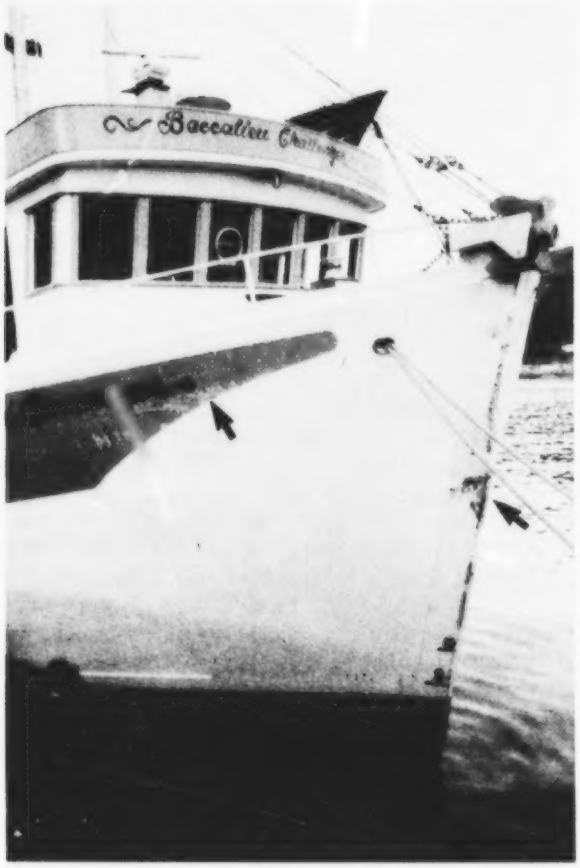
b) ses feux visibles sur tout l'horizon et ses feux de côté étaient en piètre état et il n'avait pas de feu d'arrière ni de fixation pour celui-ci.

Le "MARCY & SISTERS" transportait un membre d'équipage de plus que stipulé sur son certificat et n'avait pas l'équipement de sauvetage suffisant à son bord.

Le "MARCY & SISTERS" ne possédait pas l'équipement radio capable de transmettre des messages à la station radio à terre la plus proche des lieux de pêche à environ 120 M au large des côtes ni d'en recevoir, par conditions 'normales'.

Ni le patron ni aucun membre d'équipage à bord du "MARCY & SISTERS" ne détenait de certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime).

Les deux bateaux montraient les feux pour un bateau en train de pêcher alors qu'ils ne l'étaient pas au moment de l'abordage.



Scuff marks on stem and starboard bow of "BACCALIEU CHALLENGER".

Éraflures sur l'étrave et du côté tribord du "BACCALIEU CHALLENGER".

"MARCY & SISTERS"

"WAYNE & DOROTHY"/"WANDA MARIE"
Abordage dans le port de St.Lawrence (T.-N.),
le 3 août 1989.

Résumé

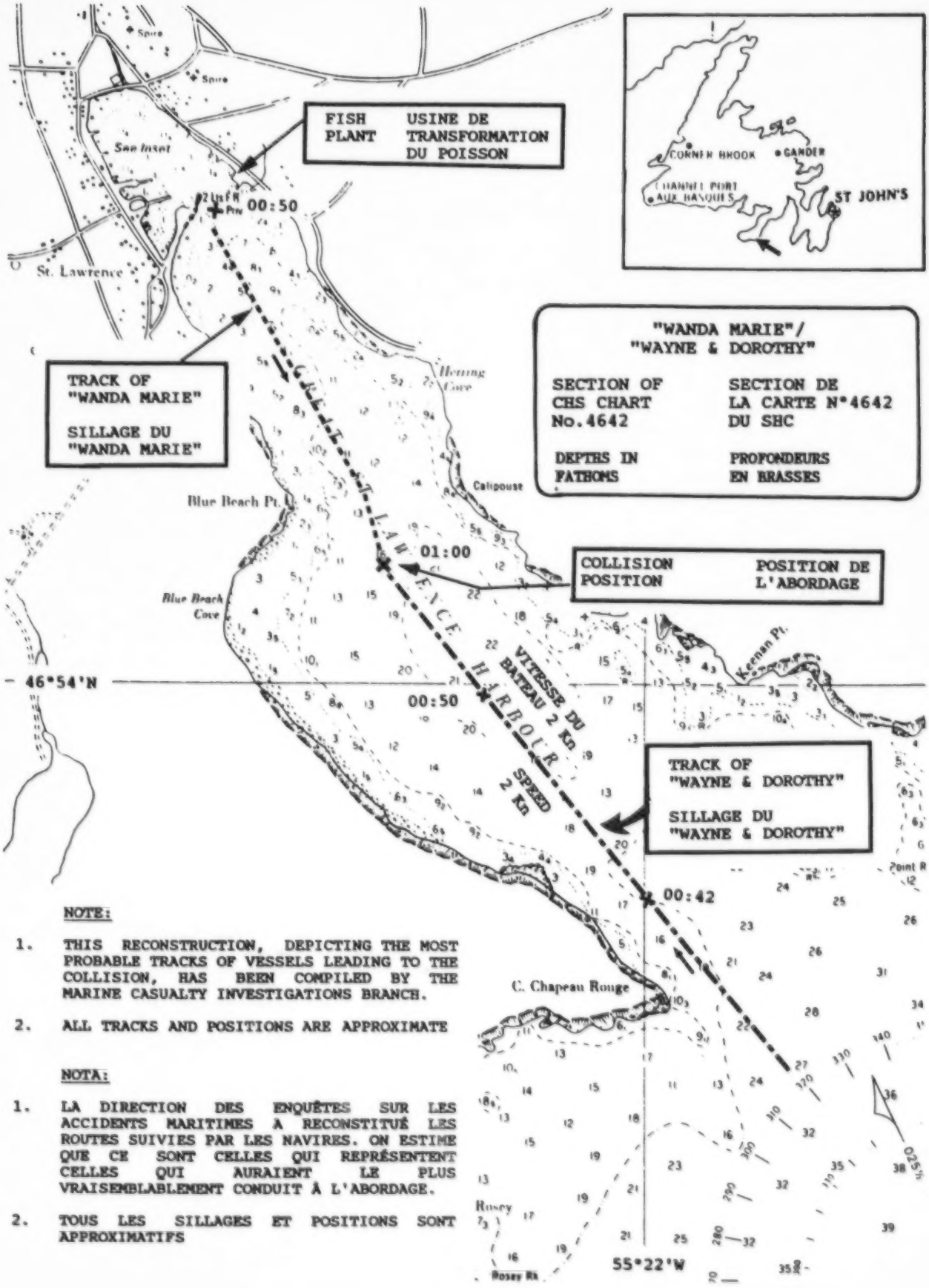
"WAYNE & DOROTHY"

Le palangrier de 19 tjb mesurant 13,71 m "WAYNE & DOROTHY" ne détient pas de certificat SIC 29 valide. Le bateau quitte les lieux de pêche le 2 août 1989 après avoir pris environ 770 kg de crabe. Après avoir demandé les renseignements, le patron est avisé à 00h42 par la SRGC de St.Lawrence qu'il n'y a pas de trafic connu dans les limites du port. Le patron, un homme de barre ainsi qu'une vigie sont sur la passerelle. Le bateau réduit sa vitesse à 4 kn au large du cap Chapeau Rouge puis à 2 kn en raison de la visibilité réduite par un brouillard épais; le radar est réglé sur la portée de 3 M et on n'aperçoit aucune cible qui se déplace sur l'écran radar (PPI). On se trouve sur une route au Nord-Nord-Ouest, favorisant le côté tribord du chenal. Il montre ses feux de navigation et est muni de réflecteur de radar mais aucun signal de brume n'est émis.

On aperçoit à environ 100 m sur l'avant tribord les feux de navigation d'un bateau, plus tard identifié comme étant le "WANDA MARIE", alors que le bateau se trouve au large de l'anse Blue Beach. Les tentatives afin d'établir la communication par radiotéléphone VHF demeurent vaines. Après avoir constaté que l'autre bateau avait changé de cap et que l'abordage était imminent, la machine est mise à 'en avant toute' et la barre à gauche toute mais les deux bateaux s'abordent. Son avant heurte le milieu du côté bâbord du "WANDA MARIE".

"WANDA MARIE"

Peu après 01h00 le 3 août 1989, le bateau de pêche de 10 tjb mesurant 10,66 m, le "WANDA MARIE" appareille du quai de St.Lawrence en direction de lieux de pêche avec 3 membres d'équipage à son bord. La visibilité est bonne à l'intérieur du port. L'opérateur est seul dans la timonerie et le radar est réglé sur la portée de 0,5 M; le bateau file à environ 5 kn sur une route généralement vers le Sud favorisant le côté Ouest du port. L'opérateur remarque une cible radar presque droit devant qui se rapproche rapidement. On perd la cible radar au moment où le bateau entre dans un banc de brouillard puis il effectue un changement de cap à droite en direction Ouest-Sud-Ouest afin de laisser une plus grande distance de passage. En quelques secondes, l'opérateur réussit à établir le contact visuel avec la cible radar mais les deux bateaux s'éperonnent avant que l'on puisse prendre des mesures pour éviter l'abordage. Il est muni d'un réflecteur radar et montre ses feux de navigation mais aucun signal de brume n'a été émis.



NOTE:

1. THIS RECONSTRUCTION, DEPICTING THE MOST PROBABLE TRACKS OF VESSELS LEADING TO THE COLLISION, HAS BEEN COMPILED BY THE MARINE CASUALTY INVESTIGATIONS BRANCH.

2. ALL TRACKS AND POSITIONS ARE APPROXIMATE

NOTA:

1. LA DIRECTION DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS MARITIMES A RECONSTITUÉ LES ROUTES SUIVIES PAR LES NAVIRES. ON ESTIME QUE CE SONT CELLES QUI REPRÉSENTENT CELLES QUI AURAIENT LE PLUS VRAISEMBLABLEMENT CONDUIT À L'ABORDAGE.

2. TOUS LES SILLAGES ET POSITIONS SONT APPROXIMATIFS

Événements qui ont suivi l'abordage

Suite à l'abordage, le "WANDA MARIE" remorque le "WAYNE & DOROTHY" au port. Les avaries aux deux bateaux sont mineures et on estime que le coût des réparations au "WAYNE & DOROTHY" s'élève à 600$ tandis que celui des réparations au "WANDA MARIE" se chiffre à 1 000$.

Constatations

Le 3 août 1989, les bateaux de pêche "WAYNE & DOROTHY" et "WANDA MARIE" ont été impliqués dans un abordage durant les heures de noirceur par brouillard épais dans le port de Great St.Lawrence à cause du non respect de certaines dispositions des Règlements sur les abordages. Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'abordage.

Les deux bateaux

- Les radars n'ont pas été utilisés avantageusement; les deux bateaux n'ont donc pas maintenu une veille visuelle appropriée et n'ont pas vérifié s'il existait un risque d'abordage;

- n'ont pas émis les signaux de brume pour des navires à propulsion mécanique faisant route.

"WAYNE & DOROTHY"

- N'a pas maintenu le côté tribord dans les attérages du port.

"WANDA MARIE"

- Par mauvaise visibilité, n'avait qu'une personne de quart dans la timonerie, obligeant cette personne à assumer la responsabilité de la navigation, de la conduite du bateau et de la veille;

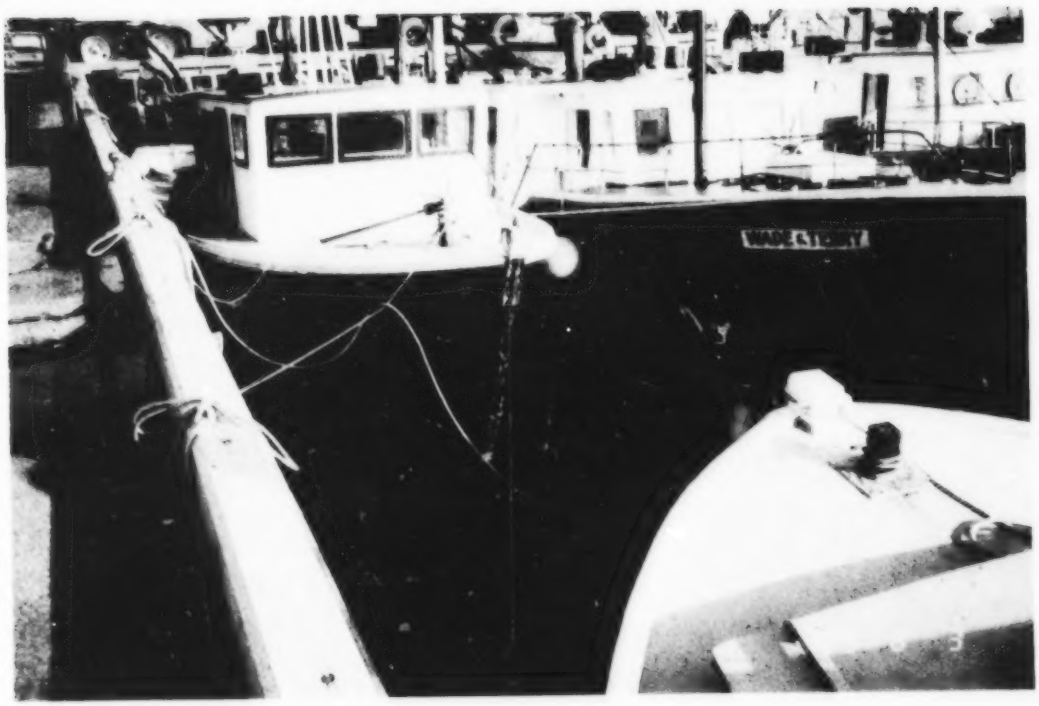
- n'a pas tenté d'établir la communication par radiotéléphone VHF afin de convenir d'un passage sécuritaire après avoir aperçu la cible radar sur une route réciproque;

- n'a pas pris de mesure positive dans le but d'éviter l'abordage amplement en temps;

- après avoir perdu la cible radar, a changé de cap sur la foi de renseignements insuffisants et a alors pris une route qui le dirigeait vers le "WAYNE & DOROTHY".

Autres constatations

Le "WAYNE & DOROTHY" était exploité sans certificat d'inspection des navires à vapeur valide et ne détenait pas de licence pour sa station radio.



"WAYNE & DOROTHY"

"WANDA MARIE"

"DÉRALD JONES No 3"

Chavirement entraînant la perte d'une vie, au large de La Tabatière (Qc), le 15 août 1989.

Résumé

Le bateau non ponté de 5,18 m de long "DÉRALD JONES No 3", dont le fond est de forme arrondie et l'arrière à tableau, est mû par un moteur hors-bord de 40 cv. Des réservoirs étanches fournissent la flottabilité de réserve. Il n'y a aucun équipement de sauvetage ni de communication.

Le "DÉRALD JONES No 3" appareille de La Tabatière (Qc) à 07h00 le 15 août 1989 en direction des lieux de pêche à environ 4 M au large. Une fois arrivé sur les lieux de pêche, le bateau est ancré près des Îles-aux-Huards (Qc) et l'opérateur seul mouille les palangres. Il n'y a pas d'autres bateaux dans le secteur.

Vers 12h30, son frère revient des lieux de pêche et le "DÉRALD JONES No 3" n'est pas en vue. Comme l'opérateur n'est pas revenu vers 15h00, son frère s'inquiète et communique avec d'autres bateaux de pêche qui se trouvent sur les lieux de pêche sur la voie 9 de la bande publique et déclenche les opérations de recherche. Une fois avisé, le CSSM de Québec coordonne les recherches.

À 16h45, on aperçoit le "DÉRALD JONES No 3 chaviré à environ 0,5 M au Sud des Îles-aux-Huards. Le bateau est à l'ancre et les engins de pêche sont toujours attachés au bateau chaviré. Les recherches en vue de retrouver l'opérateur se poursuivent jusqu'à 13h00 le lendemain sans succès et le cas a été remis au service local de police en tant que cas de personne disparue.

Constatations

Le petit bateau de pêche canadien "DÉRALD JONES No 3" a été retrouvé chaviré tandis qu'il était à l'ancre et pêchait au large de La Tabatière (Qc) par bonnes conditions météorologiques et son opérateur est porté disparu. En l'absence de témoins oculaires, on ne peut établir la cause précise du chavirement. Parmi les diverses hypothèses, il semble possible que le bateau ait chaviré par un fort courant de marée alors que l'opérateur tentait de libérer une ligne prise dans le lit de la mer, jetant à l'eau l'opérateur seul.

Il semble que, une fois tombé par-dessus bord, l'opérateur du "DÉRALD JONES No 3" ait perdu la vie à cause de facteurs suivants qui y a contribué:

- l'opérateur pêchait seul et il n'y avait aucun autre bateau à proximité;

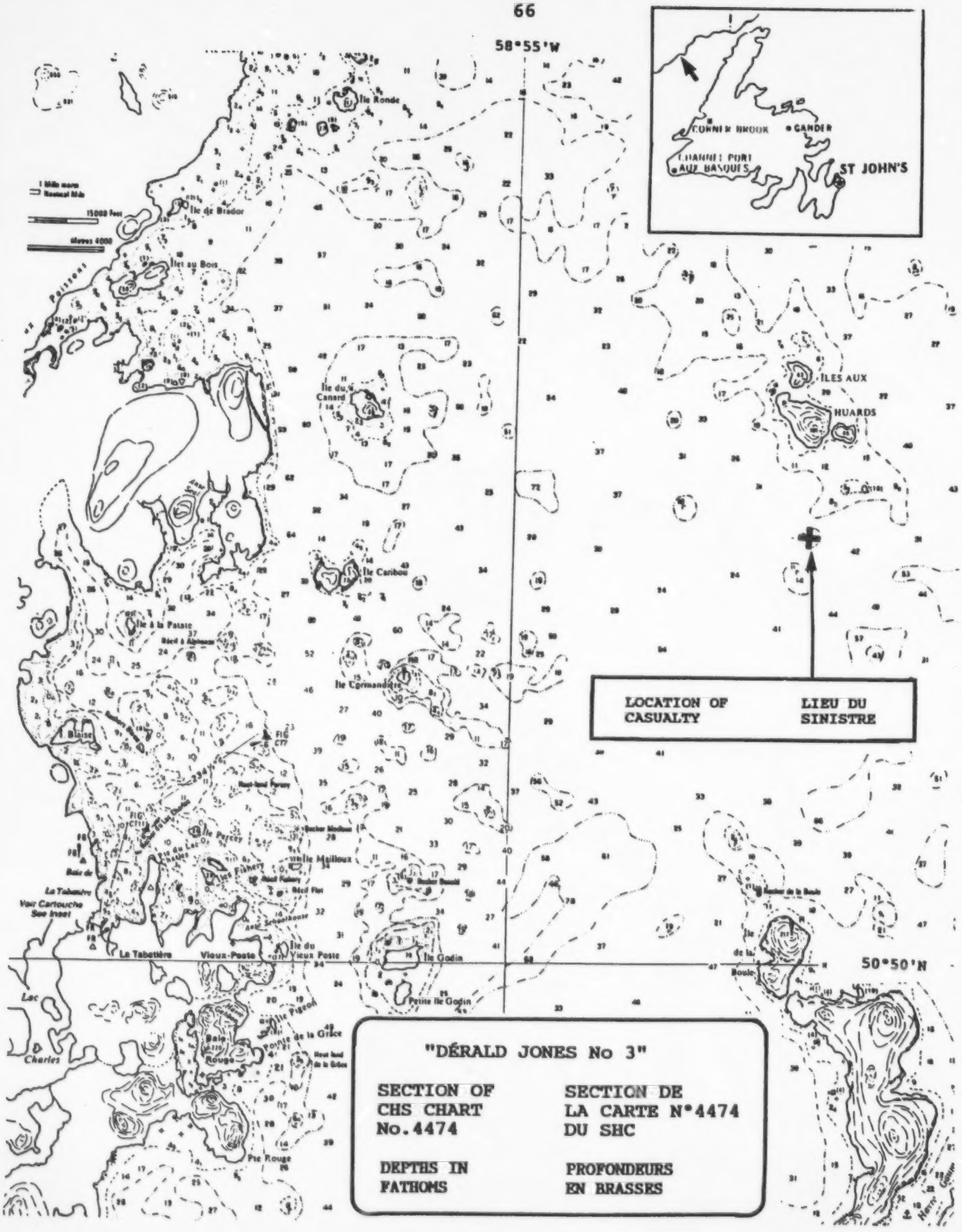
- il ne savait pas nager;

- il ne portait pas de vêtement de flottaison.

Autres constatations

Le bateau n'était pas muni d'équipement de communication radio et il n'était pas tenu d'en avoir en vertu des règlements.

Le bateau n'était pas doté de l'équipement de sauvetage approprié.


58°55'W
50°50'N
CORNER BROOK
GANDER
CHANNEL PORT AUX BASQUES
ST JOHN'S
ILES AUX HUARDS
LOCATION OF CASUALTY
LIEU DU SINISTRE
"DÉRALD JONES No 3"
SECTION OF CHS CHART No.4474
SECTION DE LA CARTE N°4474 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
Ile Ronde
Ile de Bisdor
Ile au Bois
Ile du Canard
Ile Caribou
Ile à la Patate
Ile Commandeur
Blaise
La Tabatière
Vieux-Poste
Ile du Vieux Poste
Ile Godin
Petite Ile Godin
Lac Charles
Baie Rouge
Pte Rouge
Ile de la Boule

Glossaire

ASPECT	Gisement par lequel le navire-cible nous perçoit
BFC	Base des Forces canadiennes
BLU	Bande latérale unique (radio)
BP	Bateau de pêche
BATARDEAU	Coffrage établi à l'intérieur du navire contre le bordé. Rempli de ciment, il sert à aveugler provisoirement une légère voie d'eau.
CCM	Centre de contrôle de mission SAR
CCS	Centre de coordination de sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
COUTURE	Ligne de jonction des bordés de pont
ECAREG	Système de trafic de l'Est du Canada
EFFET DE CARENE LIQUIDE	Diminution de la stabilité initiale d'un navire à la suite de l'envahissement accidentel par la mer d'un ou plusieurs compartiments
ELT	Radiobalise de détresse
EPIRB	Radiobalise de localisation des sinistres
FM	Modulation de fréquence
(G)	Route au gyrocompas
GCC	Garde côtière canadienne
GRC	Gendarmerie royale du Canada
GISEMENT	Angle que fait une direction donnée (astre ou objet) par rapport à l'axe du navire. Le gisement est compté de 0° à 360° à partir de l'avant du bateau et dans le sens des aiguilles d'une montre
HPA	Heure probable d'arrivée
HAUTEUR METACENTRIQUE	Distance entre le centre de gravité et le métancentre du navire

HYPOTHERMIE	L'abaissement de la température du corps qui produit un état de choc responsable à son tour du ralentissement des fonctions vitales
M	Mille marin (1 852 m)
(M)	Route au compas magnétique
MF	Fréquence moyenne
MAYDAY	Communication de détresse
MEDEVAC	Evacuation médicale
NORDREG	Système de trafic de l'Arctique canadien
PAN	Communication d'urgence
RLS	Radiobalise de détresse
SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
SAR	Recherches et sauvetage
SÉCURITÉ	Communication de sécurité
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRGC	Station radio de la Garde côtière
STM	Services du trafic maritime
TENUE	Qualité du fond d'un mouillage
TILLE	Casier à remiser sur une petite embarcation
UHF	Ultra-haute fréquence
UTC	Temps universel coordonné
(V)	Route vraie
VHF	Très haute fréquence (radio)